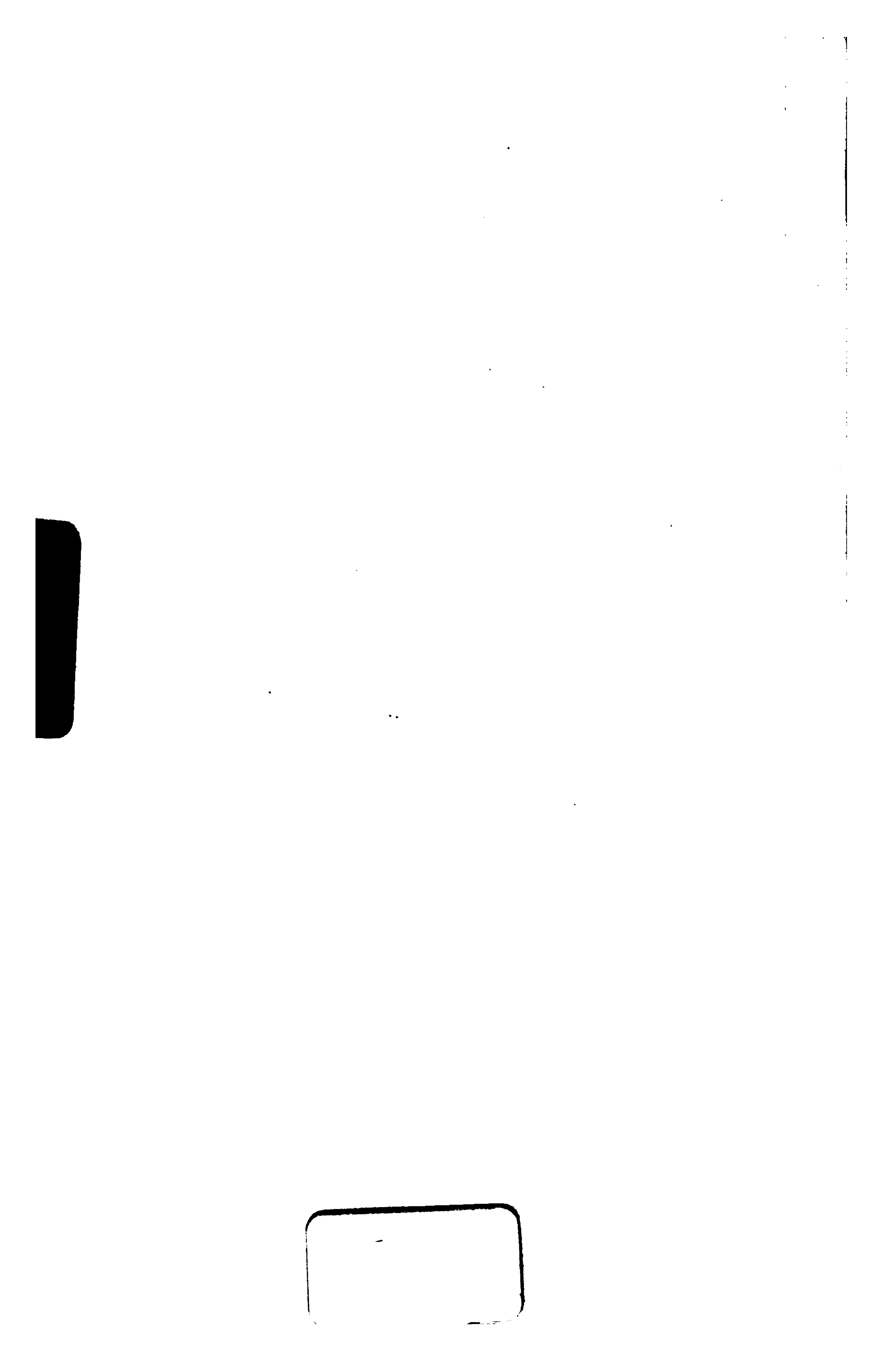


LE GOUVERNEMENT

DE

NORMANDIE

AU XVIIe ET AU XVIIIe SIÈCLE

DOCUMENTS

TIRÉS DES ARCHIVES DU CHATEAU D'HARCOURT

PAR

C. HIPPEAU

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DES LETTRES DE CAEN.

PREMIÈRE PARTIE.

GUERRE ET MARINE.

III.

CAEN

IMPRIMERIE GOUSSIAUME DE LAPORTE

RUE AU CANU, 5.

MDCCCLXIV.

Cet ouvrage est publié sous les auspices des Conseils généraux des cinq départements de la Normandie.

H

Printed in France.

LE GOUVERNEMENT
DE NORMANDIE.

tels que les Suffren, les Bussy, les Lamothe-Piquet, les Guichen, les d'Estaing, les de Grasse, les La Pérouse, noms glorieux qui, ce nous semble, ne représentent pas mal la France dans cette grande lutte si glorieusement conduite contre les Rodney, les Howe, les Parker, les Johnston, par l'illustre Washington, secondé par Rochambeau et Lafayette?

Dans la deuxième partie nous restituons à l'ancien gouvernement de la France l'honneur qui lui est dû pour la part qu'il a prise à l'une des plus belles créations du génie moderne, la construction de la digue et du port militaire de Cherbourg. Cette œuvre, à laquelle ont concouru les sept gouvernements qui ont successivement présidé aux destinées de la France depuis 1774, appartient principalement au règne de Louis XVI.

La reconnaissance due aux souverains qui l'ont achevée ne doit diminuer en rien celle que le pays doit aux hommes qui l'ont conçue et qui en ont pris l'initiative, aux hommes qui, pour en jeter les fondements et en poursuivre l'exécution, malgré les difficultés et les obstacles, ont eu à déployer autant d'énergie que de talent. Le savant et regrettable auteur d'un admirable travail sur les côtes de Normandie, M. J.-J. Baude, exprimait le vœu de voir recueillir et publier un jour une histoire complète des grands travaux auxquels la France doit son port de Cherbourg (1). Notre publication rendra facile l'histoire de ceux qui ont été exécutés avant 1789 et qui en sont, sans contredit, la partie la plus intéressante. Elle met

(1) Voir la *Revue des Deux-Mondes* des 15 décembre 1858 et du 15 janvier 1859.

hors de toute contestation les titres établissant que c'est au capitaine de vaisseau La Couldre de La Bretonnière qu'est due la première idée de la digue dont la rade de Cherbourg est couverte. C'est grâce à ses démonstrations victorieuses, accueillies par le duc d'Harcourt et par Dumouriez, que le Gouvernement donna, pour la construction d'un port militaire, la préférence à Cherbourg sur La Hougue. La digue construite dans la mer, à 600 toises du rivage, entre l'île Pelée et le fort de Querqueville, aurait été exécutée plus promptement et avec moins de frais, si l'on n'eût pas, malgré ses avis, adopté le trop séduisant système de l'ingénieur de Cessart, consistant à couler dans la mer quatre-vingt-dix caisses coniques chargées de pierre et présentant chacune un poids de 200 millions de livres (2). M. de La Bretonnière avait tout simplement proposé, nous le verrons, de former la digue en laissant tomber au fond de la rade une ligne de pierres perdues, s'arrangeant et se tassant naturellement, de manière à former un rempart indestructible contre l'impétuosité des flots, système auquel on a été forcé de revenir, lorsque l'on a reconnu les irrémédiables inconvénients qu'entraînait l'emploi des cônes.

Les lettres et les documents que nous avons choisis au milieu des pièces fort nombreuses consacrées à cet objet, permettent d'assister, pour ainsi dire, à la mise au jour du projet, aux premiers essais, aux premières incertitudes, aux premiers débats qu'il suscite, et enfin

(2) Les planches dont est accompagné le présent volume donnent une idée de ces caisses coniques et des opérations auxquelles a donné lieu leur immersion.

aux larges proportions de son rapide développement aussitôt qu'une décision royale a décrété l'exécution de cette vaste et gigantesque entreprise.

Des savants du plus grand mérite, des ingénieurs, des officiers de marine, tels que : les Méchain, les Meusnier, les Fleurieu, les Borda, les Fourcroy, sous les ordres des ducs d'Harcourt et de Beuvron, sont envoyés à Cherbourg pour presser l'exécution des travaux que dirigent, avec une ardeur et un zèle au-dessus de tout éloge les Dumouriez, les de Caux, les Deshayes, les La Millière, les La Bretonnière et les de Cessart. On trouvera, dans l'*Introduction historique* placée en tête de ce chapitre, un résumé de toutes les opérations auxquelles a donné lieu la construction de la digue depuis l'année 1783 jusqu'à l'époque récente où l'empereur Napoléon III est venu inaugurer le dernier bassin du port, achevé sous son règne.

Ce volume contient, comme le précédent, avec une table générale des matières, la liste alphabétique des personnes qui y sont mentionnées. Quelques-unes des notices qui leur sont consacrées suppléent à l'insuffisance des biographies, plus ou moins improprement dites *universelles*. Pour leur donner le degré de précision et d'exactitude qu'elles exigent, nous avons eu et nous aurons encore plus d'une fois recours à l'obligeance des représentants actuels des familles auxquelles elles appartiennent. C'est ainsi que MM. de Fournès, de Pontgibault, de Mesnil-Durand, de Fontette, de La Bretonnière, de Blangy, d'Osseville, de Toustain, ont bien voulu déjà répondre à l'appel que nous leur avons fait, en nous trans-

mettant des notes dont nous les remercions. Les unes ont déjà trouvé leur place; les autres seront utilisées dans les volumes qui suivront de près celui-ci. Ils ne se feront pas longtemps attendre; car, en donnant notre bon à tirer pour ce troisième volume, nous nous disposons à livrer à l'impression le quatrième, qui paraîtra dans les premiers jours du mois de décembre.

Caen, ce 18 juin 1864.

C. HIPPEAU.

CHAPITRE VI (suite).

NOUVELLES DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE.

CORRESPONDANCE.

Lettres de MM. du Resel de Beaumanoir.—Marquis de Lambert.—Chevalier de Longueville.—Comte de Fuentès.—De la Bretonnière.—De Lafayette.—De la Mettrie.—Vicomte de Mortemart.—Duc de la Châtre (1).

De Hautonne.—De Saint-Remy.—De Châteauvers.—De Cassini.—Comte de Maulevrier.—De la Touche-Tréville.—De Pontcharost.—D'Aboville.—De Charitte.—Saint-Jean de Crèvecœur.

A Brest, le 19 mars 1781.

M. DE LA METTRIE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

En vous priant d'agréer mes sincères remercîments pour les moyens que vous avez bien voulu me donner de connaître plus

(1) La première partie de cette correspondance a été publiée dans le tome IIe de cette collection. Nous la prenons ici à l'endroit où nous l'avons laissée.

directement M. de Castries, j'ai l'honneur de vous rendre compte que l'effet de vos démarches pour moi aurait pu avoir quelque succès, si je n'avais pas été embarqué sur un des vaisseaux en partance pour l'Amérique. Il paraît que cette voie à mériter des grâces et des agréments, m'en ferme la porte, et mon zèle à servir sera payé par une absence longue et pénible. Elle me conduit seulement à travailler à la gloire et à la réputation des autres. Vous sentez bien, Monsieur le Duc, qu'un officier employé en second sur un vaisseau, ne peut y être remarqué de la Cour; que tous ses efforts à se signaler sont marqués pour les capitaines qui en tirent tout le fruit; il est rare qu'ils soient assez généreux pour reconnaître les services et les talents d'un officier par un aveu public. Ainsi, quelque nécessaire qu'on puisse être, l'on se trouve toujours confondu dans la foule des êtres ordinaires, ce qui est bien amer quand on a comme moi fait vingt-trois campagnes de mer et vu plusieurs combats. Mais mon amour pour le bien général effacera, j'espère, les regrets que je ressens de cette privation, et éloignera tout ressentiment. Pour m'en consoler, j'aurai le souvenir de vos bontés et de votre estime. Il ne sera jamais de moyens plus sûrs pour me rendre à mes devoirs et y apporter ce feu que vous savez si bien inspirer à tous les hommes qui ont le bonheur de servir sous vos ordres. J'en ai connu par moi-même les effets et désirerais voir ces moments se représenter: j'en profiterais pour reconnaître vos bontés et les cultiver plus que jamais.

J'aurai l'honneur, dans toutes les occasions qui se représenteront dans le cours de ma campagne, de vous marquer la marche de nos événements et vous mettrai à lieu de démêler la vérité; les comptes que je vous rendrai seront d'autant plus vrais, qu'ils seront dépouillés de tout esprit de parti.

M. de Castries, qui est ici depuis six jours, ne parle pas encore de son départ; il prend une leçon bien suivie de tout ce qui a trait à sa place. Il a vu et revu toute la mécanique de nos opérations de port; les vaisseaux lui ont été présentés dans toutes les différentes positions de l'armement; il connaîtra les difficultés et les inconvénients; il a présidé à un exercice général à feu de toute l'armée. Ce simulacre de combat a coûté la vie à plusieurs malheureux; un plus grand nombre encore a été

estropié; il presse le départ de l'armée, il la voudrait avec son convoi bien loin d'ici; pour en accélérer le départ, il a fallu forcer la marche des troupes; il en est qui ont fait jusqu'à seize lieues en un jour. Les vaisseaux de guerre porteront deux mille cinq cents hommes; le reste est versé sur la flotte qui est de plus de cent cinquante voiles. Cinq de nos vaisseaux, aux ordres du commandeur de Suffren, nous quitteront aux Canaries et feront route pour l'Inde; le comte de Grasse restera avec vingt. Tout annonce que d'abord nous ferons route pour les îles du Vent, qu'en juillet nous porterons nos pas vers la Nouvelle-Angleterre, et qu'en octobre nous nous porterons sur les îles anglaises pour commencer nos opérations; la saison est désormais trop avancée pour essayer de rien entreprendre.

Quoique fort occupé à pousser cette armée dehors, l'on ne néglige pas de pousser celle du printemps. Comme trois vaisseaux à trois ponts ne rentreront pas dans le port, cette armée, un mois après notre départ, pourra figurer en rade; mais il reste à savoir si les équipages ne répondront pas aux vaisseaux, dont plusieurs nous paraissent avariés; mais pour une campagne d'été, l'on ne doit pas se montrer difficile. Nous sommes dans un cas tout opposé; tous nos vaisseaux sont bons, mais les hommes exécrables, tous usés, pleins de mauvaise volonté, mal payés, point vêtus, et l'esprit inquiet et frappé. Il n'est pas ou peu de ces gens-là qui n'ait déjà fait une maladie depuis la guerre et qui n'ait encore un germe de scorbut. Enfin, depuis cinq mois, l'équipage du *Northumberland* a été renouvelé en partie et il est un des moins vexés. Actuellement que nous avons deux cents hommes de plus sur nos vaisseaux, qui est la vermine de toutes les troupes de France, le mal doit être plus grand; car il est de fait que généralement tous les régiments ont profité de la circonstance pour s'épurer. C'est cependant avec de tels bras que l'on fait un crime aux gens de ne pas faire des conquêtes!

M. le marquis de Castries, qu'on avait annoncé devoir nous apporter les grâces du Roi, s'est borné à remettre des cordons rouges à MM. de Barras et Hector. Ce dernier qui n'a aucune action de guerre pour mériter cette faveur et qui ne va pas à la mer, a mortifié tous nos officiers généraux qui sont ses anciens

au service; cela occasionnera de vives réclamations, et aigrira les esprits, mais tout cela ne produira aucun effet.

Aujourd'hui arrivent les dernières troupes; demain, si le vent le permet, nous serons à la voile. Il serait à désirer pour notre sûreté et notre tranquillité que nous pussions être retenus huit ou dix jours en rade à l'effet d'exercer et d'instruire nos équipages qui sont neufs, faibles et gauches.

Je désire, Monsieur le Duc, que mon éloignement ne nuise pas à l'intérêt que vous voulez bien prendre à mon avancement. Je réclame votre souvenir et vos bontés que je m'efforcerai toujours de mériter par tous les sentiments que peut inspirer la plus vive reconnaissance.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE LA METTRIE.

A Cherbourg, le 2 juin 1781.

M. DUMOURIEZ à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je viens de perdre le prieur de Jobourg (1) dans le temps où vous veniez de solliciter et où vous nous annonciez pour lui les grâces du roi qu'il méritait si bien par son zèle et son utilité. Une pleurésie l'a emporté en quatre jours. Cet honnête homme était au-dessus de son état par ses vertus (quoique cet état soit respectable), parce qu'il l'avait étendu au delà de ses fonctions

(1) Nous avons donné dans le précédent volume, p. 475, une lettre écrite par le prieur de Jobourg, dont le général Dumouriez fait ici un éloge mérité. Nous avons pu nous assurer tout récemment encore, dans une excursion faite à Jobourg, que le souvenir de ce respectable ecclésiastique est encore vivant dans ce pays. Le duc d'Harcourt, qui avait déjà récompensé son zèle, s'empressa de faire accorder à la mère du pasteur une pension de 400 livres. Dumouriez écrivit à ce sujet au duc d'Harcourt: « J'ai éprouvé un double plaisir en recevant la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire. Je vois que la mère de notre digne prieur a du pain pour le reste de ses jours, et je vois

ecclésiastiques. Lors de l'émeute des blés, il a mérité une pension pour avoir apaisé les séditions qui menaçaient son canton. Dès que la guerre s'est déclarée, non content d'exhorter en chaire ses paroissiens à se présenter volontairement pour le service, il avait consacré cette même pension du Roi à faire une gratification aux matelots de sa paroisse qui allaient à Brest. Ils recevaient de lui cinq sols par lieue pour s'y rendre; il leur donnait en outre des hardes et tous les secours à leur retour, ou dans les cas de maladie. Il veillait jour et nuit à son pavillon pour la santé de nos convois, il entretenait à ses frais des courriers pour nous donner des avis. Lorsque quelque corsaire venait près de la côte, il accourait à la tête de ses paroissiens pour s'opposer aux descentes. Pendant le camp de Saint-Sauveur, il a nourri constamment le dragon d'ordinaire, homme et cheval, sans que j'aie pu lui faire accepter aucun dédommagement. Il recevait chez lui tous les officiers de terre et de marine que la curiosité ou la nécessité du service conduisaient à Jobourg.

Enfin, ce pasteur respectable, placé dans un poste très-important pour une guerre de mer, y était de la plus grande utilité au Roi. Il le sentait si bien que cet hiver il avait refusé de permuter son médiocre bénéfice contre une cure de 6,000 liv. de rente près de Saint-Sauveur-le-Vicomte.

Il laisse une mère infirme de quatre-vingts ans, qui n'a rien dans le monde. J'ose vous conjurer, Monsieur le Duc, de venir au secours de cette malheureuse femme. Une petite pension, soit sur les fonds de la province, soit sur le trésor royal, lui adou-

qu'elle le doit à votre générosité. La sensation agréable que j'éprouve, rejaillit sur vous. Il m'est bien doux de joindre l'estime la plus sincère au dévouement et au respect que je vous ai voués comme à mon chef, et je me trouve très-heureux de servir sous un supérieur vertueux, ce qu'on ne trouve pas toujours. »

Puisque nous avons l'occasion de parler encore ici de Jobourg, nous recommanderons aux voyageurs qu'attire la juste réputation de ce plateau, de se borner à contempler le magnifique spectacle qui s'y déroulera devant leurs yeux. Qu'ils se gardent bien de céder au désir de descendre l'effroyable casse-cou que l'on appelle les *Falaises de Jobourg*, le plus stupide et le plus dangereux passe-temps qui puisse être proposé à la crédulité des touristes!

cira l'amertume du peu de jours que son excessive douleur lui laisse à respirer; faites rejaillir sur elle les marques de la satisfaction du Roi pour les services de son fils. Soyez bien sûr qu'en attendant je ne la laisserai pas sans secours.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Il nous est arrivé hier au soir une petite prise du *Duc-d'Harcourt* de quatre-vingts tonneaux, sept prisonniers, chargée de charbon de terre et de faïence. Elle nous a annoncé la croisière de deux frégates et deux quaiches sur nos côtes.

A bord du *Northumberland*, en rade de la Grenade, le 13 juin 1781.

M. DE LA METTRIE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

C'est le journal de notre navigation et de nos événements que j'ai l'honneur de vous faire passer; ces détails vous mettront à portée de voir ce qui nous est arrivé depuis ma dernière lettre, qui renfermait tous les faits antérieurs à cette époque.

Le 25 mai, l'armée du roi ayant à bord quatre mille hommes, a fait voile pour voler au secours de l'île de Tabago, que nous savions en position de vouloir et pouvoir se défendre assez longtemps pour permettre à Rodney, qui était à la Barbade, d'y arriver et d'y jeter des forces. Notre départ a été des plus à propos. Vingt-quatre heures de retardement, cette colonie nous échappait, et en la perdant nous restions à découvert de treize cents hommes qui étaient à terre, de deux vaisseaux, des frégates et les accessoires. Nous avons été assez heureux pour doubler vivement Sainte-Lucie. Cette fortune nous a mis en position de voir Tabago le 29 mai. Ce même jour douze voiles anglaises ont paru, mais au vent, dirigeant leur route sur Ta-

bago ; après s'en être approchées jusqu'à trois lieues, et nous avoir bien reconnus, elles ont pris chasse, nous les avons poursuivies toute la journée, mais l'avantage du vent et le voisinage de la Bardade ont fait leur salut. Ces douze voiles, dont sept vaisseaux de guerre, trois frégates et deux cutters, portaient des troupes à Tabago et se proposaient de nous y envelopper. Leur éloignement a mis aux abois l'île à laquelle Rodney avait promis protection et appui. Le 30 mai, nous nous sommes rapprochés de Tabago, y avons versé, par le moyen de nos frégates, quinze cents hommes et M. de Bouillé, et puis nous sommes repartis au large et sommes restés en croisière au vent de l'île pour couvrir nos opérations et combattre les Anglais s'ils osaient paraître. Sur l'avis que nous avons reçu de la reddition de l'île, nous avons fait route pour aller mouiller à la baie de Courlande, où le samedi 2 juin nous avons laisser tomber l'ancre à cinq heures du soir. Dans la matinée du 3, nous avons mis à terre l'artillerie, les vivres et les troupes destinés à cette colonie. Nous nous proposions de faire à ce mouillage une station dont seraient résultés quelques établissements relatifs à la sûreté de ce mouillage qui est tout découvert, mais le même jour nos bâtiments en observation au large sont arrivés en nous signalant à grand bruit l'approche de l'armée ennemie. Aussitôt nous nous sommes disposés à appareiller pour courir à sa rencontre, et, après avoir embarqué avec précipitation tous les prisonniers, nous avons mis à la voile à neuf heures du soir et avons fait route en bataille toute la nuit. Au jour rien n'a paru. Naviguant dans le même ordre, à une heure après midi nous avons aperçu au vent les Anglais qui portaient à toute voile sur nous ; de notre côté, nous serrions le vent à l'effet de les approcher promptement. Mais aussitôt qu'ils ont été à trois lieues de nous et au vent, ils ont repris leurs amures, se sont formés en bataille, serrant vigoureusement le vent et conservant leur distance ; nous courions réciproquement les mêmes amures. A huit heures, notre général, voyant qu'ils pinçaient le vent en forçant de voiles, a fait virer son armée et courir toute la nuit en échiquier à l'effet de les approcher et de se trouver au point du jour à portée de combattre ; mais le fanfaron Rodney, au lieu d'arriver gaiement et combattre, a profité de sa position dans le vent et

de l'obscurité de la nuit pour fuir et se retirer à la Barbade. Il s'était d'abord montré pompeusement avec vingt-deux vaisseaux, sept frégates et grand nombre de petits bâtiments ; nous avions à lui opposer vingt-trois gros vaisseaux et quatre frégates. L'équipée de ce charlatan si renommé, va un peu alarmer ses concitoyens. Outre cette fuite qui est une tache pour la nation, et l'humiliera, elle aura la douleur de voir qu'il a laissé prendre sous ses yeux une colonie qui, peu connue en Europe, est cependant d'un grand prix. Outre qu'elle était l'appui et la ressource de la Barbade à laquelle elle fournit tout le bois dont elle fait usage, c'est qu'elle est très-cultivée ; elle possède plus de soixante sucreries, fort abondamment de café et coton, et est passablement peuplée de nègres. Le sol y est pur, excellent et susceptible de toutes les cultures analogues au climat. Comme elle n'est éloignée que de huit lieues de la Trinité, île espagnole qui touche presque au continent, elle nous ouvre avec cette nation une correspondance qui fera couler l'abondance dans nos îles et nous donnera une nouvelle branche de commerce. Ce qu'il y a de fâcheux, c'est que cette île ne présente aucun point susceptible d'être bien fortifié, ce qui est d'autant plus inquiétant que sa proximité de la Barbade fera naître aux Anglais le désir d'en former la conquête. Nous y avons laissé quinze cents hommes et formé un réduit où nos forces pourront se retirer et résister longtemps. Leur position ne leur permet plus de compter que sur leur courage ; ils ne doivent pas attendre de secours de la Martinique qui est trop éloignée pour la surveiller et l'appuyer ; la Grenade, sa voisine, n'est pas assez riche en hommes pour lui tendre une main secourable ; ainsi, la voilà livrée à ses propres forces. Si la marine conserve la prépondérance dans ces mers-ci, elle fleurira, mais un moment d'absence la ramènera à ses anciens maîtres.

Cette prise ne nous a coûté que deux hommes ; c'est avoir à grand compte son sucre et son café.

Ce détail rempli j'en reviens, Monsieur le Duc, à notre position de mer. Le lundi 4, jour où Rodney voulait nous détruire et nous anéantir, nous avons continué à battre la mer, et le chercher jusqu'au samedi 9, que nous nous sommes reployés sur Tabago. Après y avoir montré notre pavillon, nous avons reviré

de bord et fait route pour la Grenade où nous avons mouillé le lundi 11. Nous en relevons la garnison, et aujourd'hui 13, nous mettons à la voile pour Saint-Vincent, où nous jetterons quelques troupes, et continuerons notre route pour la Martinique où nous nous occuperons de nos vivres, et après avoir rassemblé les convois, nous ferons route pour Saint-Domingue, où je présume que nous serons le 10 juillet.

Je me permets, Monsieur le Duc, de vous rendre un propos qui est bien dans le caractère anglais et peint parfaitement le personnage. Vous le reconnaîtrez parfaitement. L'amiral Rodney, qui est un être plein de morgue et de jactance, a fortement frondé et improuvé l'amiral Hood (1). Il s'est même permis de le blâmer, d'avoir fui pendant quarante-sept heures devant les Français. Il l'accuse par cette lâcheté d'avoir flétri l'honneur du pavillon britannique, et surtout déshonoré le vaisseau le *Barfleur*. Il a ajouté insolemment: « Nous partons pour la Barbade; le vieux vaisseau le *Sandwich* que je commande vous montrera le chemin de l'honneur, et comme l'on bat les Français! » Sa dernière conduite met Hood plus qu'en fonds à pouvoir se venger de son amiral, qui, par le passé, n'a été brillant que par la supériorité de ses forces. Actuellement que les choses sont balancées, il a un courage plus réfléchi et plus modéré et semble prudent. S'il éprouve des mortifications de la Cour, il s'en consolera en jetant les yeux sur sa cassette qui est très-brillante à raison de son brigandage à Saint-Eustache; il doit incessamment partir pour l'Europe.

Nos différentes croisières ne nous ont pas mis à portée de pouvoir mettre la main sur un seul bâtiment de guerre, mais en revanche nous avons dépouillé leur commerce et nous leur avons fait nombre de prises.

(1) Samuel Hood, né en 1735, s'était déjà signalé en 1758 par l'inutile bombardement du Havre. Il commandait en 1778 le *Barfleur* en qualité de contre-amiral. Nous le retrouverons en 1782 à la bataille des Saintes. Il se signala pendant les guerres de la révolution à Toulon, dans l'île de Corse et devant Gênes. Il échoua dans une attaque contre l'île d'Elbe et rentra en Angleterre en 1796. Il fut nommé gouverneur de l'hôpital de Greenwich, fut créé vicomte, et devint amiral du Pavillon rouge. Il mourut le 27 janvier 1816.

Le public assure toujours que nous irons à la Nouvelle-Angleterre; nos équipages y gagneront, car ce climat-ci est leur tombeau; ils sont si exténués et fatigués de la mer que dans les sept cent cinquante qui sont à bord du *Northumberland*, il n'en est pas dix qui ne soient frappés du scorbut. Ce qui nous afflige, c'est que nous sommes sans moyens pour les secourir; le mal se développe rapidement et va faire de grands ravages; les autres vaisseaux ne sont pas mieux traités.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE LA METTRIE.

A la Grenade, le 13 juin 1781.

M. le vicomte DE MORTEMART à M. le duc D'HARCOURT.

Je vous ai fait part, Monsieur le Duc, de la façon dont nous avons chassé les Anglais de la Martinique qu'ils bloquaient, et du bonheur qu'ils ont eu de se sauver sans être entamés, avantage qu'ils ont dû à leur marche, et qu'ils auront toujours tant que tous leurs vaisseaux seront doublés en cuivre, et que nous n'en aurons que quelques-uns. Le 25 mars, nous sommes partis de la Martinique, M. d'Albouet de Riom avait mis à terre le 23 M. de Blanchelande et douze cents hommes; le 30, nous avons attiré sur Tabago et chassé six vaisseaux et trois frégates qui y apportaient un secours, et qui se sont sauvés étant fort au vent; le 31, nous avons mis à terre M. de Bouillé avec environ mille hommes; les habitants croyant que c'était le secours annoncé, avaient déjà envoyé des guides, nous avons mis nos troupes à terre à la nuit. M. de Bouillé est parti sur-le-champ avec cinquante grenadiers, et a joint M. de Blanchelande qui, faute d'avoir pu se procurer de guides, était fort peu avancé; il s'est mis en marche pour presser l'ennemi, et l'a poussé de morne en morne toute la journée. A neuf heures du soir ils ont demandé à capituler, on leur a accordé la capitulation de la Domi-

nique. Quatre cents hommes de troupes réglées ont été prisonniers de guerre, six cents de milices des armées.

Le 3, l'armée est venue mouiller pour fournir des vivres pour la garnison; des bateaux, l'*Inconstante* et la *Diligente*, en étaient chargés pour les porter à la ville de l'autre côté de l'île, lorsque le soir les vaisseaux le *St-Esprit*, l'*Aigrette* et l'*Alon*, cutter que le général avait laissé en observation, ont annoncé l'ennemi. Le *Glorieux* s'était séparé d'eux en chassant un cutter; l'armée a mis sous voile la nuit. Au jour on a vu les Anglais du haut des mâts; à dix heures nous les voyions de dessus le pont, ils ont paru le matin se consulter; à trois heures les frégates françaises étaient aussi près des Anglais que des Français, les frégates anglaises se tenaient au vent. Rodney se formait en bataille en serrant le vent, nos vaisseaux couverts de voiles aussi en bataille ne pouvaient voir que leur bois. Rodney avait vingt et un vaisseaux et quatre frégates, plusieurs petits bâtiments. A huit heures du soir, comme la mer que nous tenions les ramenait à la Barbade, l'armée a repris le bord sur Tabago. Dans la circonstance, c'était le rendez-vous naturel pour qui aurait voulu combattre. Nos signaux ont été faits à coups de canon, et il faisait clair de lune. Les Anglais ont bien vu notre mouvement, à neuf heures je les voyais encore, mais au bord qui les éloignait de nous.

M. de Blanchelande est resté gouverneur à Tabago avec douze ou quinze cents hommes de garnison (1). On y forme un établissement; l'île est bonne quoiqu'il y ait beaucoup de fourmis; il faudrait qu'elle fût un peu plus habitée; avec le temps les fourmis disparaîtront. Cette possession est importante par la facilité qu'elle nous donne pour faire venir des bestiaux de la Trinité et la côte espagnole.

Arrivés à Saint-Domingue, je ne sais pas ce que nous deviendrons; s'il se passe encore quelque chose d'important, je vous

(1) Philibert-François Roussel de Blanchelande, né à Dijon en 1735, quitta le gouvernement de Tabago pour celui de la Dominique, et ensuite pour celui de Saint-Domingue. Ayant mécontenté les partisans de la Révolution, il fut envoyé en France par les Commissaires Sonthonax, Polverel et Ailhaud. Traduit devant le Tribunal révolutionnaire, il fut exécuté le 11 avril 1793. Son fils subit le même sort le 20 juillet 1794.

en informerai, et je profiterai de toutes les occasions de vous assurer de mon sincère attachement.

J'ose espérer que vous voudrez bien présenter mes respects à M. le maréchal et à Mme la duchesse d'Harcourt, et embrasser les trois petites pour l'oncle vicomte.

VICOMTE DE MORTEMART.

Rodney finit mal ici. Il a pillé Saint-Eustache indûment, il a fui devant nous, lorsqu'ayant vingt et un vaisseaux contre vingt-quatre, l'avantage du vent et de la marche, il pouvait nous observer quelques jours et se retirer ensuite avec honneur. Mais on dira qu'il a mis ses affaires en bon état à Saint-Eustache et qu'il a craint de faire quelque mauvaise manœuvre qui lui fît perdre le fruit de la conduite qu'il y a tenue. Je crains pour lui qu'il ne laisse la réputation d'un fanfaron d'abord heureux (1).

A la Grenade, le 16 juin 1781.

Copie d'une lettre de M. le comte DE GRASSE à son fils.

Je profite, mon cher fils, de l'occasion de votre cousin le comte de Grasse que j'envoie à la Cour porter la nouvelle de la prise de l'île de Tabago que nous avons enlevée aux Anglais. Cette île est une perte réelle pour nos ennemis et nous facilite un commerce entre la côte d'Espagne et nos possessions, pour

(1) La conduite de Rodney dans les Antilles hollandaises, et notamment à Saint-Eustache, était bien de nature à soulever d'indignation l'âme honnête de nos braves marins. Après s'être rendu maître de la petite île de Saint-Eustache, il confisqua toutes les propriétés mobilières, privées ou publiques, qui s'y trouvèrent. Les marchandises furent mises à l'encan au profit des chefs et de l'armée. De très-grandes valeurs en marchandises appartenaient à des marchands anglais. Rodney n'en tint pas compte. La perte des Hollandais s'éleva à 75 millions de francs. Elle ne profita ni à l'Angleterre, ni à l'amiral. La plupart des bâtiments sur lesquels il avait embarqué son riche butin, furent pris par une croisière française.

nous fournir des vivres en gros bestiaux dont nos colonies manquent, à cause de la forte consommation depuis plusieurs années. Les Anglais ont voulu d'abord y porter du secours avec une division de leurs vaisseaux, mais je les en ai empêchés, et ce n'est qu'à leur vitesse qu'ils ont dû leur salut, ainsi qu'à l'affaire de mon arrivée à la Martinique. Cette division, échappée à ma poursuite, se joignit à tout le corps des ennemis qui vint pour secourir ladite île; mais elle était réduite, et mes vaisseaux se présentant en bon ordre, l'armée anglaise ne jugea pas à propos de venir. Elle ne s'approcha pas plus que de quatre lieues au vent, et se tint à cette distance toute la journée. Comme je ne voulais pas abandonner l'île où j'avais encore des troupes à rembarquer, je me rapprochai de l'île et les Anglais ont continué leur route à l'opposé de celle que je faisais, de manière que j'ai eu le plaisir de voir que l'amiral Rodney, avec vingt-deux vaisseaux, dont deux à trois ponts et dix-huit petits bâtiments ou frégates, n'a pas osé venir m'attaquer, moi qui n'avais que vingt-quatre vaisseaux de guerre et trois frégates. Je regarde cette journée comme très-honorable pour la France, et fort humiliante pour la nation anglaise, s'il n'a pas des ordres d'éviter toute affaire décisive.

Adieu, cher fils, donnez de mes nouvelles à Monsieur et Madame, et n'oubliez pas que vous avez un père qui vous aime, et que vous devez contenter, et que le seul moyen de le faire, est de faire dire du bien de vous par tous vos chefs. Adieu derechef, je vous embrasse de tout mon cœur.

COMTE DE GRASSE.

A Rochefort, le 3 juillet 1781.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je n'attends plus que mes ordres pour partir, je suis prêt, et je serais fort aise de les recevoir, attendu le retour prochain des

fièvres que je crains pour un équipage neuf, très-faible, et des plus mauvais ; j'imagine qu'on m'enverra joindre M. de Guichen parti de Brest le 23 mars avec dix-huit vaisseaux dont la moitié ne sont pas doublés, et, comme l'a éprouvé M. de La Mothe-Piquet, peu légers à la course.

J'ai reçu une lettre de Brest qui confirme avec cent autres l'avantage marqué qu'a eu M. de Grasse sur Rodney. Ils ont brûlé et abandonné un vaisseau, quatre autres sont désemparés au point de n'être plus en état de servir, le reste a été dispersé et s'est réfugié dans plusieurs îles, de manière que son armée est séparée et hors d'état de se réunir. Il y a plusieurs versions. Une dit quatre vaisseaux pris, et que M. de Bouillé était prêt à s'embarquer avec quatre mille hommes pour s'emparer de Sainte-Lucie. Car on n'en veut absolument qu'à Ste-Lucie. Si tout cela est, voilà donc le premier avantage marquant qui vraisemblablement en amènera beaucoup d'autres.

On dit que Rodney a envoyé chercher Arbuthnot à son secours, moyennant quoi nous aurons beau jeu dans cette partie. La nouvelle est arrivée par une goëlette américaine qui s'est emparée dans la route de l'aviso que Rodney envoyait en Angleterre pour demander du secours, et se plaindre du peu de secours et de l'oubli dans lequel on a laissé son armée. Voilà des événements heureux pour notre ministre. D'un autre côté, M. de Magnimara, commandant la *Friponne*, vient d'avoir un de ces événements les plus heureux qu'on puisse avoir à la guerre.

Il a d'abord pris cinq gros corsaires de dix-huit à trente canons dans sa croisière, après quoi il a rencontré une frégate hollandaise qui s'était emparée de la frégate anglaise le *Milfort* après un combat opiniâtre. Une autre frégate anglaise de quarante canons est survenue qui s'est emparée du *Milfort* et de la frégate hollandaise. M. de Magnimara est arrivé sur ces entrefaites avec deux frégates; la frégate anglaise de quarante canons a pris la fuite, et il s'est emparé à son tour de la frégate hollandaise et de l'anglaise. Le capitaine de la frégate anglaise de quarante canons qui a pris la fuite, avait mis le capitaine du *Milfort* aux arrêts pour s'être rendu à une frégate hollandaise. Le capitaine du *Milfort* repris, accuse à son tour, et cite à l'amirauté le capitaine de la frégate de quarante canons qui a pris

la fuite, tandis qu'ils auraient pu se défendre tous les trois contre les deux frégates françaises. Cela va faire un bon procès.

On attend M. de La Touche aujourd'hui. Il y a ici cinq frégates et corvettes qui vont partir, on présume que c'est pour la côte de Guinée ; elles sont commandées par M. de Kersaint. L'*Illustre* par M. de Chalabre, et le *Saint-Michel* par M. d'Aymar, vont à Lorient prendre un convoi, et de là dans l'Inde.

L'*Amazone* par le chevalier de Villages, et la *Courageuse* par M. de Santo-Domingo, prennent le convoi de Bordeaux pour les Colonies.

J'ai reçu une lettre et un détail de M. de Caux, dont vraisemblablement vous avez le double. J'y ai vu avec grand plaisir que la toise cube n'excède pas beaucoup ce que j'avais désigné. D'ailleurs je n'ai point reçu de nouvelles de M. de Castries, ni aucunes observations sur ce genre de travail.

Je ne crains que M. Grognard (1) pendant votre séjour en Normandie, et qu'il verra qu'on a le dos tourné. C'est un homme de talent, mais en même temps un charlatan, qui vient de gâter tous les vaisseaux dont il n'avait pas donné les plans, et tout cela pour décrier tous les autres constructeurs, dont quelques-uns font des vaisseaux beaucoup plus beaux et meilleurs que les siens. Il vient de faire appliquer un soufflage sans raison au *Royal-Louis* et à plusieurs autres.

Je suis, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Au cap Saint-Dominique, juillet 1781.

M. le vicomte DE MORTEMART au duc D'HARCOURT.

J'ai eu l'honneur de vous faire part, Monsieur le Duc, de nos différentes opérations jusqu'à notre arrivée à la Grenade. Nous

(1) M. Grognard, dont il est ici question, remplira, comme ingénieur, un rôle important dans la partie de la publication qui est consacrée aux travaux du port de Cherbourg.

avons été depuis à la Martinique; d'ici nous sommes partis le 5 juillet avec environ cent quatre-vingts voiles; quelques-unes nous ont quittés au débarquement de Porto-Rico pour faire route pour France.

Nous avons amené ici environ cent soixante bâtiments venant tous chercher un chargement, et la plus grande partie destinés à vendre leur cargaison.

Je crois que cette année-ci n'aura pas été avantageuse au commerce, par la raison que nous avons pendant neuf mois rassemblé tous nos marchands pour faire un seul convoi.

Par cet arrangement, nos colonies ont été longtemps dépourvues et les armateurs ont dépensé beaucoup, par le retard de leurs expéditions.

Une autre circonstance fâcheuse, c'est que de cent trente bâtiments à peu près que nous avons menés aux îles du Vent, qui ont voulu y vendre, ceux qui ont vendu ne l'ont fait qu'à prix d'argent; les îles du Vent sont donc peu fournies de provisions, dégarnies d'argent et regorgeant de denrées.

A Saint-Domingue, cent soixante bâtiments que nous venons d'y amener, répandent l'abondance et enlèvent la denrée; mais le marchand qui n'a pas voulu prendre à la Martinique à un prix raisonnable, reçoit la loi ici, vend meilleur marché et paie plus cher. Nos colonies du Vent sont dans ce moment-ci dans un état de baisse, Saint-Domingue heureux; il n'en est pas ainsi de nos armateurs très-malheureux par les différents retards, par leurs ventes, et leurs achats ici.

Nous aurions besoin de nous mettre au régime des petits convois, avec attention du gouvernement de régler une quantité d'expédition pour chaque colonie. Les petits convois devenant plus fréquents, pourvoiraient les colonies sans qu'elles restassent jamais dépourvues; nos armées n'en auraient pas la charge et opéreraient de suite.

Nous devons partir le 3 août, vingt-neuf vaisseaux, cinq frégates et autant de cutters, avec trois mille et quelques cents hommes pour une expédition commandée par M. de Saint-Simon. Le convoi pour France ne partira qu'après et n'arrivera qu'en janvier.

Nous venons d'éprouver deux malheurs affreux: l'*Intrépide*,

vaisseau de soixante-quatorze, commandé par M. du Plessis-Parscau, a pris feu le 23 au milieu de l'armée, par une barrique de tafia. Malgré tous les secours possibles, on n'a pu l'éteindre. On l'a un peu éloigné des vaisseaux; on a jeté une partie de ses poudres à la mer et noyé soixante barils qui restaient, mais le feu a sans doute désséché les barils les plus près de la surface de l'eau, et le vaisseau a sauté en l'air. Les débris ont couvert la ville et la rade, plusieurs maisons ont souffert; cinq ou six hommes ont été tués, quinze environ blessés; aucun vaisseau n'a souffert, et le malheur n'a pas été aussi affreux qu'il pouvait l'être. Le vaisseau est absolument perdu; on retirera peut-être une petite partie de son artillerie, mais il est à craindre qu'elle n'ait été aigrie par le feu.

On regrette le vaisseau qui était encore assez bon, et que son capitaine rendait précieux en armée. Il a passé au commandement du *Languedoc* sous les ordres de M. de Monteil.

Peu de jours auparavant, l'*Inconstante*, faisant partie de l'escadre de cinq vaisseaux, commandée par M. de Glandères, a sauté en l'air par un même accident. Elle était alors avec l'*Expériment* à rassembler les bâtiments des différents ports, que M. de Glandères doit amener ici, et on le croyait sûrement avec les quatre autres vaisseaux à la poursuite de trois qui avaient longtemps bloqué l'*Actionnaire*. Le capitaine, le lieutenant et quatre-vingts hommes de l'*Inconstante* ont sauté (1).

Nous attendions ici la frégate qui s'est battue contre le *Janus* de quarante-quatre canons, et ensuite contre une frégate appuyée d'un vaisseau de soixante-quatre, et s'est fait laisser par les deux, mais dont la mâture a été tellement criblée que son beaupré, son mât de misaine et son grand mât de hune sont tombés dans sa route et l'ont empêchée de la continuer. Elle est commandée par M. de Boubé, enseigne de vaisseau, qui en avait gardé le commandement après la mort de son capitaine, et qui l'a su défendre avec gloire.

A notre retour aux îles, j'espère vous donner de nos nouvelles

(1) Voir plus bas page 21, pour plus de détails sur ces deux événements, une lettre de M. de La Mettrie.

et vous annoncer de grandes expéditions, et je souhaite fort joindre le plaisir de vous annoncer des succès et celui de vous assurer de mon sincère attachement.

VICOMTE DE MORTEMART.

A Rochefort, le 29 juillet 1781.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je pars enfin et ai reçu mes ordres; il me manque encore bien quelques hommes, mais j'aime mieux les laisser que d'attendre plus longtemps. Je vais courir pendant un mois après les corsaires, depuis Bayonne jusqu'à Nantes, après quoi je me rendrai à Brest vers la fin d'août et au commencement de septembre. Je serai enchanté d'y trouver de vos nouvelles. Je suis chargé aussi de reconnaître l'escadre de Darby, qu'on dit dans le golfe. Une goëlette arrivée hier rapporte avoir navigué deux jours de suite avec quatorze gros vaisseaux dont quatre à trois ponts et un seul brigantin, et les avoir laissés à trente lieues au large de la rivière de Bordeaux, le lundi 23 au soir, faisant des signaux. C'est justement le nombre de l'escadre de Darby qu'on juge être venue pour intercepter le convoi des cent vingt gros bâtiments destinés pour l'Inde et les Antilles. Heureusement le convoi faisait route avec un vent d'Est frais le samedi précédent 21 à sept heures du soir. On juge qu'il était au moins à quatre-vingts lieues au large au moment où les Anglais étaient à trente, moyennant quoi, il aurait cinquante lieues d'avance. On ne doute cependant pas que Darby ne coure après, mais on suppose qu'il lui faut près de quatre jours pour le gagner; mais si le convoi gagne au-delà des caps, alors il peut être manqué. Le malheur serait qu'ils prissent un traîneur qui les informerait de la route et de la distance du reste du convoi. On a expédié

des courriers partout, jusqu'à Cadix où est M. de Guichen prêt à partir.

Il y a cinquante et un vaisseaux de guerre à Cadix. Rien dans le golfe. Nous faisons la même faute que l'année dernière. Voilà le golfe découvert, et Darby qui va y passer l'été si M. de Guichen ne revient pas au plus tôt. Mais non, car nous savons qu'il est aux ordres de Cordova, qu'ils s'occupent actuellement à traduire leurs signaux pour nous les donner, et qu'ils sont d'ailleurs arrêtés par le conseil de guerre de Don Ulloa, qui doit absolument se terminer dans le courant de ce mois.

J'aurai recours à mes jambes, si je trouve M. Darby. Il n'a pas une frégate avec lui. Je ne doute pas qu'il n'ait fait trois ou quatre divisions dont une restera dans le golfe que je m'attends bien à rencontrer. Point de détail direct encore de M. de Grasse. On dit que nous avons pris Sainte-Lucie, mais que nous y avons perdu trois mille hommes. Cela est bien cher dans ce pays-là.

L'armée anglaise aura été instruite de la marche du convoi par une douzaine de corsaires qui, informés de son départ, étaient venus se stationner devant Bordeaux. C'est le plus riche et le plus grand convoi qui en soit jamais sorti.

Le courant d'août nous instruira de bien des choses.

Je crois avec vous, Monsieur le Duc, qu'il vaut mieux attendre et faire un essai plus grand que celui de quinze toises de longueur, il pourrait même opérer de grands inconvénients dans la rade de Cherbourg. La jetée doit être commencée et amenée à fleur d'eau par des couches horizontales, pour avoir toute sa force au moment où elle essuiera les plus grands chocs de la part de la mer.

Un commencement de jetée de quinze pieds ne serait qu'un pain de sucre, au milieu de la rade, exposé à être attaqué par les efforts réunis de la mer et du courant, s'il était isolé et élevé à la hauteur.

J'ai vu avec grand plaisir, par le détail que m'a fait passer M. de Caux, que la toise cube de pierre ne monte qu'à vingt-trois livres dix sous, et qu'il est entré cependant dans les détails les plus scrupuleux.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

A bord du *Northumberland*, au cap, île Saint-Domingue, le 31 juillet 1781.

M. DE LA METTRIE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Le 5 juillet, nous avons appareillé de la rade du fort Royal, escortant cent cinquante bâtiments de commerce. Malgré les rodomontades de Rodney qui annonçait vouloir nous combattre, nous avons pris la route qui le mettait le plus à lieu de nous éclairer et de suivre notre marche, et de nous attaquer si ses intentions étaient vraiment pures; mais quoique nous ayons fait route pour Saint-Vincent à vue de ses frégates, et que nous nous soyons de là portés sur la Grenade pour y rallier un convoi et le vaisseau l'*Hector*, il n'a pas cherché à nous inquiéter. Ces différentes flottes réunies, nous avons repiqué sur Saint-Eustache et fait paisiblement notre route pour passer dans le canal de Porto-Rico que nous avons enfilé le 12. Ce même jour, cinq vaisseaux et la frégate l'*Inconstante*, division aux ordres du commandeur de Glandères, a été détachée de l'armée pour passer au sud de Saint-Domingue, à l'effet de dégager un convoi que nous savions bloqué à Saint-Louis, puis, en parcourant la côte, la nettoyer et rétablir la correspondance, et de là nous rallier à l'armée; ce qui n'a pas encore eu lieu, et nuira à notre départ, le retardant de quelques jours. Le lundi 16, étant à la vue de la rade du Cap, le convoi suivi de l'armée a été au mouillage; les vaisseaux le *Northumberland* et le *Scipion* ont eu ordre de continuer leur route et d'aller établir leur croisière de Saint-Marc au môle Saint-Nicolas, à l'effet d'éloigner quelques frégates ennemies qui bloquaient le convoi du Port-au-Prince. Le 19, nous sommes parvenus à rallier cette flotte qui était à la hauteur de la Gonaïve, mais elle a été bientôt sans appui, les vents sont devenus si violents qu'elle a été dispersée. La frégate a perdu ses mâts de beaupré et de misaine; la *Fée*, dans cet état déplorable, a été obligée de renoncer à la mer, et contrainte de chercher un

abri. Quant à nous, toutes nos voiles ont été emportées, mais nous avons persisté à tenir la mer et sommes parvenus à regagner le mouillage du Cap le mercredi 25. Quelques bâtiments du convoi les moins maltraités arrivent journellement pour nous consoler et nous refaire de nos peines. Nous apprenons deux événements dont le souvenir seul fera toujours frémir. Lundi dernier, le vaisseau l'*Intrépide* de soixante-quatorze, commandé par M. du Plessis-Parscau, était occupé à se remâter; à huit heures du matin, par l'imprudence des gens du munitionnaire, le feu a pris à quatre pièces de tafia, et a été dans un instant si vif et si violent qu'on a cru que le vaisseau allait sauter en l'air. Il occupait un mouillage où il était entouré de grand nombre de vaisseaux de l'armée, et même à portée d'incendier la flotte et de détruire la ville. Cette circonstance faisait appréhender que l'incendie ne fût général; les soins, la valeur, la présence d'esprit et le nerf du capitaine ont été le salut de l'État. Loin d'être abattu et intimidé, il a développé la plus grande fermeté, il a tout prévu et paré autant que la circonstance le permettait à tous les événements; il a fait d'abord noyer les poudres et en a débarqué, chose assez difficile, puisque le foyer de l'incendie n'en était éloigné que de quelques pieds. D'après ces sages précautions, ne voyant nul moyen à pouvoir étouffer le progrès des flammes, il a fait couper les câbles, et à force de canots et chaloupes, il a remorqué son vaisseau au plein et l'a dégagé par cette manœuvre de tous les vaisseaux qu'il pouvait incendier. A onze heures, l'incendie étant général, et le peu de poudre qu'on n'avait pu extraire ni noyer ayant été enflammé, l'explosion a eu lieu, et la rade a été couverte de débris, dont plusieux vaisseaux ont été maltraités. L'*Intrépide* n'a perdu que les gens effrayés qui d'abord se sont jetés à la mer et y ont péri, le nombre n'est pas considérable. A cet affreux malheur s'en trouve encore joint un autre. La frégate l'*Inconstante*, commandée par M. de Longueval, lieutenant de vaisseau, portant trente-deux canons et armée de trois cents hommes, étant avec l'escadre détachée pour passer par le sud, a pris feu par l'imprudence du commis des vivres. Comme elle se trouvait à l'île à Vache, elle a pris le parti de se jeter à la côte, ne pouvant étouffer le feu, afin de sauver l'équipage. Mais comme elle ne

connaissait pas ces parages, elle a échoué sur une baie fort au large, y est restée, et a sauté en l'air. Le capitaine, son second et près de cent personnes y ont perdu la vie. Voilà une foule d'événements qui dérivent de la même cause. Ils devraient bien déterminer le Gouvernement à rejeter l'usage d'une boisson qui est un objet de pure économie, et qui par elle-même nuit infiniment à la santé des hommes.

Nous sommes occupés de notre départ pour la Nouvelle-Angleterre vers laquelle nous ferons route au plus tard le 5 d'août, au nombre de vingt-neuf vaisseaux et plusieurs frégates. Nous faisons des dispositions qui annoncent que nous porterons à M. de Rochambeau un renfort de trois mille quatre cents hommes. Lundi, se sont embarqués les régiments d'Agenois, Touraine et Gatinais. Ce corps, porté à mille hommes, réunis à deux cents hommes de volontaires de marine et trois cents hommes d'artillerie, fera une petite armée qui, réunie aux autres troupes, fera masse et pourra enfin nous donner la prépondérance. Il paraît que M. de Rochambeau en a grand besoin; M. de Saint-Simon, maréchal de camp, est à leur tête. La frégate la *Concorde* qui nous a apporté des pilotes américains, est partie vendredi pour nous aller annoncer; nous pensons que vers le 25 d'août nous serons devant New-York ou Rhode-Island. Après deux mois de séjour dans ces parages, nous nous reploierons sur les îles du Vent, où nous projetons de nouvelles conquêtes. A l'approche de l'armée française sur les côtes de Saint-Domingue, les Anglais ont regagné leur port de la Jamaïque, d'où ils seront bientôt sortis notre départ effectué. Quant à nos amis, les Espagnols, malgré qu'ils aient dix-sept vaisseaux à la Havane, il est impossible de leur inspirer le désir de sortir: cette inactivité est insupportable.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE LA METTRIE.

A Brest, le 1er août 1781.

M. DE SAINT-REMY à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Il y a longtemps et trop longtemps que le désir de vous annoncer quelque nouvelle intéressante me fait différer un devoir que ma reconnaissance me pressait de remplir : celui de vous renouveler tous les sentiments dont vos bontés m'ont pénétré, et tous mes regrets de ne pouvoir plus vous en offrir chaque jour le sincère hommage. J'emporte avec moi du moins et je conserverai le souvenir de ces bontés, et l'avantage si rare d'avoir connu un grand seigneur qui pourrait, en toute sûreté, se passer de l'être.

On ne reçoit ici aucunes nouvelles de la mer. Six frégates, qui sont en rade, composent aujourd'hui toute la marine de Brest. Le vaisseau la *Couronne* doit sortir du bassin le 2 de septembre; celui de soixante-quatorze canons, que le Roi vient de nommer le *Pégase*, sera lancé vers les premiers jours d'octobre.

On a relevé ces jours-ci la carcasse du *Roland;* cette manœuvre aurait intéressé le goût éclairé que vous avez, Monsieur le Duc, pour la mécanique; je le satisferai peut-être en la décrivant ici.

Le *Roland*, lorsqu'il fut incendié, avait été conduit au quai de Recouvrance, vis-à-vis de la forme de Brest; comme il avait tout son lest en fer, il s'était beaucoup enfoncé dans les vases qui l'avaient encore surchargé; et, dans cet état, on estimait son poids à mille ou onze cents tonneaux.

On a cherché d'abord à saisir des bouts de câble qui y restaient attachés, et, par leur moyen, on a soulevé cette carcasse autant qu'il a été nécessaire, pour l'embrasser par un grand nombre de chaînes et de câbles. Alors on a amarré sur elle un ponton auquel tous ces câbles et chaînes servaient de ceinture; on a essayé, pendant une grande marée, de faire un peu flotter cette masse; et l'on a suspendu sur chaque côté du

Roland dix-huit tonneaux, dont l'effort a été évalué pour chacun à 1,800 livres.

Deux pontons accouplés ont été amarrés à l'avant de la carcasse, deux autres à l'arrière, et sur chacun des flancs deux autres pontons soutenaient de nouveaux câbles qu'on avait passés sous le bâtiment.

Les pontons de l'avant étaient attirés par des moufles équipées à six brins, et qu'on manœuvrait à l'aide de deux cabestans à seize branches, placés sur les quais de la forme de Brest. Ce mouvement faisait avancer cette machine immense qui flottait par la hauteur de la marée. Des haleurs placés sur un long radeau qui précédait les pontons de l'avant, ajoutaient une nouvelle puissance. Un petit cabestan servait, sur chaque ponton, à tendre les amarres et les ceintures du *Roland*.

Comme la mer était fort calme, il montait peu d'eau ; ce qui a exigé trois marées consécutives pour amener la carcasse du *Roland* jusqu'à l'entrée de la forme de Brest. Il faudra pourtant, dans une grande marée prochaine, soulever encore l'arrière qu'on n'a pu faire flotter autant qu'il eût été nécessaire. On travaille déjà sur l'avant à enlever le lest et à dépecer les membres qui paraissent très-sains sous le trait de scie, mais qui ne peuvent plus cependant servir aux constructions.

Voilà, Monsieur le Duc, tout ce que je puis dans ce moment vous mander du port de Brest.

J'ai vu, j'ai étudié les ouvrages qu'on exécute pour sa défense extérieure. J'ai reconnu le point indiqué du débarquement, et j'ai suivi les chemins qui amènent sur ce camp retranché. Mais vous connaissez tout cela ; et j'écouterais bien attentivement vos opinions sur ce plan si j'étais auprès de vous. Je connais tout le prix de vos leçons.

Je suis, etc.

SAINT-REMY (1).

(1) M. de Saint-Remy, officier bien distingué, comme on le verra dans sa correspondance, était alors commandant d'artillerie à Brest.

A Fleury-sous-Meudon, le 15 août 1781.

M. DE PONTCHAROST à M. le duc D'HARCOURT.

Que dites-vous, Monsieur le Duc, de ces Hollandais qui, avec six vaisseaux de très-médiocre force et une flotte marchande de quatre-vingts voiles, ont repoussé et battu dans la Baltique ou le détroit du Sund une escadre anglaise, commandée par l'amiral Parker, composée de neuf vaisseaux, dont trois de soixante-quatorze canons? Le vaisseau de l'amiral a été si incommodé, qu'il a fallu que les frégates anglaises le remorquassent pour qu'il ne tombât point entre les mains des Hollandais, dont le convoi n'a été endommagé en aucune manière. La nouvelle en est arrivée par M. de la Vauguyon mardi dernier à M. de Vergennes, dans le temps qu'il avait chez lui à dîner Messieurs les ambassadeurs étrangers, notamment celui de Hollande, qui, comme vous pouvez le croire, en a été au comble de la joie. Les Ruyter et les Tromp ne se seraient pas mieux conduits; ils ont perdu cinq cents hommes dans ce combat et leur brave amiral, nommé, je crois, Bintinck, est mort le lendemain de ses blessures, ainsi que celui qui commandait après lui (1).

On dit que les régiments d'infanterie, commandés par les deux enfants de M. le duc de Crillon, ont ordre de se rendre à Toulon pour aller se joindre aux Espagnols à Minorque, il passera avec eux un maréchal de camp; on dit que nous envoyons incessamment trois régiments à Rhode-Island, entre autres le régiment de la Mark; il passera avec eux un maréchal de camp; on dit que M. de Rochambeau revient.

(1) Il s'agit dans cette lettre, qui contient plusieurs inexactitudes, du combat naval du Doggers-Banck, entre l'amiral hollandais Zoutman et le commodore anglais Parker. Les deux flottes se composaient chacune de sept vaisseaux. Les Hollandais eurent cent vingt-huit hommes tués et trois cent soixante-quinze blessés. Les deux escadres après un combat de trois heures et demie, désemparées au point de ne pouvoir manœuvrer, firent route vers leurs ports respectifs, après être restées quelque temps en panne l'une vis-à-vis de l'autre. Le baron de Bintinck qui fut tué n'était que capitaine. Il commandait *Le Batave*.

Nous n'avons pas encore de nouvelles certaines de nos cinquante vaisseaux de ligne, tant français qu'espagnols, qui sont à la mer; c'est cette fois M. de Cordova qui commande M. de Guichen.

On n'a reçu ici que fraîchement le neveu de M. de Grasse; on trouve sa prise de Tabago (pour toute expédition dans les Antilles) bien médiocre. Le Roi n'a pas voulu voir le drapeau pris à Tabago.

On dit que M. de Grasse a quitté les Antilles pour aller achever sa campagne dans l'Amérique septentrionale du côté de New-York et de Rhode-Island. On prétend qu'il aurait pu et dû forcer M. de Rodney à se battre avant de quitter les Antilles.

Les Espagnols élèvent aux nues la conduite de M. le chevalier de Monteil; ils prétendent lui devoir la prise de Pensacola. Ce qu'il y a de sûr, c'est que le roi d'Espagne a mandé à M. d'Aranda de solliciter auprès du roi de France une grâce de marque pour M. le chevalier de Monteil, et que notre cabinet est bien revenu sur son compte. D'après les plaintes amères de toute la colonie de Saint-Domingue, qu'il avait abandonnée, pour aller aider les Espagnols à prendre Pensacola, notre Ministre avait paru pendant quelque temps très-mécontent du chevalier. Quoi qu'il en soit, je sais que le roi d'Espagne a écrit de sa main à notre Roi la lettre la plus pressante et la plus vive en faveur de M. de Monteil et qu'on en dit aujourd'hui mille et mille biens. Plus n'en sais pour cette fois.

Daignez agréer, etc.

PONTCHAROST.

A Brest, le 15 août 1781.

M. de Saint-Remy à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Nous apprenons dans ce moment par M. le chevalier de Vintimille, commandant de la frégate la *Sibylle*, qui vient de mouiller dans cette rade, chargé des ordres de M. de Guichen,

que l'armée combinée aux ordres de M. de Cordova, composée de quarante-neuf vaisseaux de ligne, vient croiser dans la Manche, ou plutôt vers les Sorlingues. Cet officier a laissé la flotte il y a quatre jours à cent trente lieues au sud-ouest de la côte de France, dirigeant sa route vers le cap Clear de l'Islande. Elle doit être aujourd'hui ou demain par la latitude de Brest. Toute l'armée est en bon état. M. de Crillon est sorti de Cadix, en même temps qu'elle, avec douze mille hommes de débarquement, sous l'escorte de six vaisseaux de ligne. On dit, ou du moins l'on présume que cette expédition a pour objet l'île Minorque. Je souhaite à M. de Crillon la bonne fortune de M. le maréchal de Richelieu ; il faut même qu'il soit plus heureux encore.

On va envoyer des rafraîchissements à l'armée combinée; mais on croit ici que l'escadre anglaise est rentrée depuis quelques jours.

On attend ici par un des premiers courriers la décision du procès de la mer contre la terre. Vous êtes sûrement instruit, Monsieur le Duc, de cette affaire qui a fait partir M. Hector pour Versailles. Les dernières lettres de M. de Langeron font faire bonne contenance à l'état-major de Brest. Il me semble qu'on peut faire aux prétentions des officiers de la marine deux objections qui resteraient (je ne dis pas sans réplique, je connais trop l'esprit de corps), mais sans bonnes réponses.

On n'entreprendra pas de relever la frégate la *Vénus* qui a péri sur les roches nommées *Les Porcs ;* les frais excéderaient, dit-on, ceux de la construction d'une nouvelle frégate de même force.

Je suis, etc. SAINT-REMY.

A Paris, le 3 septembre 1781.

M. DE PONTCHAROST à M. le duc D'HARCOURT.

M. de Grasse rentrera dans la faveur de l'univers dont il était bien déchu si ce que l'on dit est vrai; ce que je sais positivement

est que Mme de Senneville, femme d'un M. Mithon de Senneville, capitaine de vaisseau actuellement en mer dans la flotte franco-espagnole, a reçu une lettre de son mari qui lui mande qu'un vaisseau américain rencontré en mer par M. de Guichen et toute sa flotte, a assuré qu'il venait apporter en France la nouvelle d'un combat entre M. de Grasse et l'amiral Rodney, dans lequel le dernier a eu totalement le dessous et trois vaisseaux de perdus. Il commence à transpirer, qu'on prépare un grand convoi de troupes, arrêté pour le mois d'octobre ou novembre, et destiné pour l'Amérique septentrionale. On dit M. de Crillon arrivé à Majorque où il s'occupe à embarquer des chevaux pour le service de son artillerie, quand il sera débarqué à Minorque. Il y a au moins six bataillons, d'autres disent douze, qui filent et sont en pleine marche pour se rendre à Toulon, afin d'y être embarqués. On veut ici que M. le commandeur de Suffren se soit emparé de Sainte-Hélène, qui est la station intermédiaire des Anglais quand ils vont dans l'Inde ou qu'ils en reviennent; mais cette nouvelle demande une grande confirmation. La paix des Anglais avec les Mahrattes, ainsi que la levée d'un siége d'un fort principal dans l'Inde par Hyder-Ali, bruit que les Anglais avaient eu grand soin de faire courir, ne s'est pas confirmée. On dit que nous avons accepté la médiation de l'Empereur et de l'Impératrice de Russie pour travailler à la paix. On dit aussi que les Hollandais ont accepté la médiation de l'Impératrice de Russie pour traiter leur paix avec l'Angleterre. On vient mercredi à la Muette pour quinze jours. Il y a eu quelque brouillard entre de très-grands personnages à l'occasion, dit-on, d'une dame d'honneur qui est dame par brevet. Comme je ne vais guère à l'affût des nouvelles qui se passent dans l'intérieur de la haute Cour, je laisse à d'autres à vous en faire le détail. On parle de vers très-jolis faits à cette occasion; si je les rencontre et qu'ils puissent courir la poste sans compromettre les nouvellistes, je vous les enverrai. Mme la duchesse de Polignac avait ressenti hier des mouches assez vives pour lui annoncer un accouchement très-prochain. Je ne sais s'il a eu lieu cette nuit.

Je suis avec respect, etc.

PONTCHAROST.

A Brest, le 17 septembre 1781.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai reçu la lettre du 10 que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, et suis toujours aussi sensible que reconnaissant des bontés que vous ne cessez de me témoigner. Tout m'annonce une campagne de long cours. J'ai reçu des ordres réitérés de me préparer à partir au premier ordre, et je crains beaucoup que ce ne soit pour la Nouvelle-Angleterre. Je dis que je crains, à cause de la mauvaise saison dans ce pays-là, parce que je n'y ai jamais été et que je n'en ai aucune connaissance; parce que je suis pitoyablement mal armé et que la frégate n'est point du tout propre aux grosses mers et aux mauvais temps de la saison dans cette partie du monde. Je préférerais infiniment nos colonies à cause de toutes ces circonstances, puisqu'il faut que j'aille au loin, et quoique j'eusse été peut-être plus utilement employé dans ce pays-ci. J'en écris aujourd'hui à M. de Fleurieu qui est enfin nommé directeur, gardant seulement la correspondance et les instructions. Le baron de Clugny lui est adjoint et partage ses fonctions. Je crois qu'il ferait infiniment mieux une nouvelle académie des jeux qu'il ne fera cette besogne.

Notre armée reste en détail dans le port; on a commencé par les plus mauvais vaisseaux. Ceux doublés en cuivre ont perdu une partie de leur doublage à la mer, à commencer par la *Bretagne*. Il est vrai qu'on les avait doublés en vingt-quatre heures, qu'on avait mis des clous très-petits et très-disproportionnés avec l'épaisseur des feuilles de cuivre. J'imagine qu'on ne mettra pas tant d'attention à faire parvenir cette nouvelle à Versailles, qu'on en avait mis à faire savoir qu'on doublait les vaisseaux en vingt-quatre heures, et aux flambeaux.

On hâte beaucoup l'armement et l'arrivée des bâtiments de transport à Brest; je ne puis cependant croire que ce soit pour

la Nouvelle-Angleterre dans ce moment, attendu qu'on court risque d'y mettre cent jours de traversée, d'essuyer coups de vent sur coups de vent, des maladies inévitables dans des traversées aussi longues, et lorsqu'on est entassé dans des bâtiments de transport.

J'aimerais infiniment mieux aller dans l'Inde qu'à Boston dans cette saison.

M. de Guichen a reçu la permission d'aller braconner quelques lapins et quelques perdrix dans sa terre, ce qui lui a fait grand plaisir. M. de Rochechouart commande l'armée en son absence; on regarde cela comme une preuve certaine qu'elle ne sortira pas. M. de Vaudreuil est annoncé commandant le *Triomphant* de quatre-vingts canons; on croit que c'est lui qui escortera les troupes qui s'embarquent.

J'imagine comme vous, Monsieur le Duc, qu'on ne fera jamais rien au Havre. Nos rades dans la Manche doivent être fermées, ce qui ne peut se pratiquer dans une rivière dont l'embouchure est ouverte au plus mauvais vent de l'hiver. On ne peut certainement faire des jetées à l'embouchure de la Seine, quand bien même il y aurait assez d'eau dans la rade et beaucoup moins de courant; avec beaucoup d'art et d'argent, on n'en fera jamais qu'un port sans rade. Un port sans rade ne peut convenir à des armées de mer. Il leur est plus aisé d'être en station dans la Manche en occupant une rade sans port; mais cela ne peut avoir lieu qu'autant que cette rade sera fermée ou qu'elle sera susceptible de l'être; voilà, je crois, le principe dont on ne peut se départir.

Les Hollandais auront trente vaisseaux, à ce que l'on assure, au printemps prochain; si cela est, j'ai grande confiance en cette division. On dit que les Anglais ont été complétement surpris à Mahon, que tous les bâtiments ont été pris dans le port avec beaucoup de magasins, de munitions et de vivres, qu'ils n'ont point eu le temps de faire entrer dans la citadelle, ainsi que cent cinquante hommes de troupes.

Si j'ai quelque connaissance de l'endroit où je vais, Monsieur le Duc, j'aurai certainement l'honneur de vous en faire part, ainsi que du moment de mon départ. J'ose me recommander à vos bontés pendant mon absence, et prier Monsieur le Maréchal

et Madame la Duchesse d'agréer les hommages de mon respect. Si je passais à Madère, ou au cap de Bonne-Espérance, ses ordres ne seraient pas oubliés. Je l'aimerais infiniment mieux que d'aller à la Nouvelle-Angleterre.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Le 19 septembre 1781.

M. DE SAINT-REMY à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Après avoir lu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 11 de ce mois, j'ai souhaité de vous voir dans le Conseil du Roi; et certes ce n'est pas pour vous seul que j'ai fait ce vœu, à moins de penser, à force de vous rendre justice, que vous sauriez préférer le soin de la patrie à la chère tranquillité.

Le repos, le repos, trésor si précieux,
Qu'on en fit autrefois le partage des Dieux.

Lorsque le bon La Fontaine faisait ces vers, il ne pensait pas que ce repos qu'il vantait tant et dont il jouissait était le fruit des peines de bien d'autres hommes. Vous êtes, Monsieur le Duc, du nombre de ceux qui peuvent nous le préparer, à condition d'y renoncer pour eux-mêmes.

J'ai vu avec tant d'étonnement et (passez-le-moi) avec tant de chagrin, la séparation de l'armée navale et la rentrée de notre escadre, que je n'ai pu vous mander cette nouvelle. Nos convois ne peuvent être prêts que vers la fin de novembre. Nous n'aurons pas à Brest plus de douze vaisseaux de ligne qu'on puisse envoyer en Amérique. Le *Hardi* et l'*Alexandre* sont entrés dans les bassins pour être carénés et armés en flûte. Le *Guerrier*

et le *Protecteur* vont être remis sur les chantiers pour être redressés. Ces vaisseaux sont arqués d'une manière bien frappante. Le *Terrible* qui a touché, en rentrant, sur le Mingan (cette rentrée s'est faite la nuit et avec beaucoup de confusion), a perdu une grande partie de son étrave. La *Bretagne*, qui a perdu beaucoup de feuilles de cuivre et qui fait beaucoup d'eau, sera également dans le cas d'être mise en bassin. Le *Zodiaque* et l'*Indien* ont besoin d'être soufflés. La *Courònne* sortit hier du bassin et doit être armée dans un mois. Le *Pégase*, qui est sur le chantier, ne sera prêt à entrer en rade qu'en décembre.

Telle est, Monsieur le Duc, notre situation. Si l'on avait préparé plutôt les convois de l'Amérique, l'armée navale aurait pu entrer pour trois semaines dans la rade de Brest, et décaper les flottes des deux Indes, pour hiverner ensuite tout entière à Cadix et être à portée de s'opposer au ravitaillement de Gibraltar et de Mahon. Les Anglais ne peuvent pas bloquer le port de Brest dans la saison où notre flotte en pourra sortir, à ce que disent ici tous les marins; mais s'ils croisent avec toutes les forces qu'ils ont actuellement en Europe, quelles seront alors nos inquiétudes! Il faut croire que nous avons un bon génie qui nous dispense d'être sages.

Les vaisseaux le *Saint-Michel* et l'*Illustre* (1), aux ordres de M. d'Aymar, après avoir décapé les convois pour l'Amérique et l'île de France, faisant route pour rentrer dans nos ports, ont visité un bâtiment neutre qui leur a annoncé avoir rencontré une flotte ennemie très-considérable. C'était l'armée combinée; ce rapport a décidé M. d'Aymar à relâcher en Espagne.

On va construire à Brest deux frégates portant en batterie vingt-six canons de dix-huit livres, nos escadres s'aperçoivent trop que nous n'avons pas assez de bâtiments légers.

Quant à moi, puisque je ne puis être employé dans cette besogne meurtrière, bonne ou mauvaise, je vais profiter du congé qu'on m'a accordé, et je compte avoir l'honneur de vous faire ma cour à la fin de ce mois en Normandie. C'est là qu'on voit

(1) L'*Illustre*, vaisseau qui vient d'être fait à Rochefort, ne marche point du tout. La marine se plaint de toutes les constructions de ce département. Il y a encore deux vaisseaux sur les chantiers.

en vous, Monsieur le Duc, avec un intérêt égal et qu'on entend avec une satisfaction réelle, le politique, l'homme du monde, le guerrier, l'agriculteur, et toujours le citoyen ; et l'on dit en vous connaissant :

Omnis Aristippum decuit color, et status, et res.

Je suis, etc.

SAINT-REMY.

Octobre 1781.

BULLETIN DE NOUVELLES. — CAPITULATION DE CORNWALLIS (1).

L'armée devait recevoir le 5 ou le 6 les chaloupes et les canots qui avaient fait le transport de nos troupes à James-Town.

Le 5, les vents au Nord, Nord-Est; à dix heures et demie du matin, la frégate de découverte qui croisait à l'ouvert de la baie signala des voiles dans l'Est, Nord-Est; les vigies de l'armée en eurent connaissance aussitôt après, on en compta d'abord huit, neuf et dix, et à onze heures et demie la frégate en signala vingt-cinq et les signala pour vaisseaux de guerre. On les prit dans le premier moment pour l'escadre de M. de Barras, mais on ne tarda

(1) Charles Cornwallis, né le 31 décembre 1738, entré dans la carrière militaire en 1761 sous le nom de lord Broome, prit une part distinguée à la guerre de Sept-Ans, sous celui du marquis de Granby. Major général de l'armée d'Amérique, il fit les campagnes de 1776-1779, sous les généraux Howe et Clinton. En 1780, il avait le commandement de la Caroline du Sud. Il envahit en 1781 la Virginie : ce fut là que le 17 octobre il fut obligé de mettre bas les armes avec les neuf mille hommes qu'il commandait dans le voisinage du York-Town. Après la paix de 1783, Cornwallis fut envoyé en qualité de général et de gouverneur dans le Bengale, où il triompha de Tippo-Saïb. Il fut nommé en 1798 gouverneur d'Irlande et en 1805 gouverneur général de l'Inde. A peine arrivé dans ce pays, il mourut à Ghazapore, province de Bénarès. « C'est le premier homme, a dit de lui Napoléon, qui m'ait donné une bonne opinion des Anglais. »

3

pas à les reconnaître de l'armée pour vaisseaux de guerre anglais. Le commandant fit le signal de se préparer au combat, de virer à pic et de se tenir prêts à appareiller. A une heure et demie ordre de mettre sous voile et de former la ligne par rang de vitesse; les Anglais portaient toutes voiles dehors sur l'entrée de la baie, sur une ligne de front. Lorsqu'ils virent que l'armée se formait en ordre de bataille, à mesure que les vaisseaux mettaient sous voile, ils tinrent le vent et formèrent leur ligne de bataille sur le même bord que l'armée, se tenant à deux grandes portées de canon au vent. L'armée française était composée de vingt-quatre vaisseaux de ligne et deux frégates, les équipages des chaloupes et canots qui allaient à soixante et soixante-quinze hommes par vaisseau et qui font, sans contredit, la tête des équipages, étant pris dans la classe des plus robustes et des plus ingambes, n'avaient pas rejoint; les officiers qui commandaient les embarcations ajoutaient à ce déficit; en outre, plusieurs vaisseaux avaient des établissements à terre pour leurs malades et l'on ne put les faire revenir. L'armée anglaise était composée de vingt vaisseaux et douze frégates, elle avait pris à New-York deux mille hommes de troupes pour renforcer M. de Cornwallis; nous ignorions réciproquement notre position.

A trois heures, les deux lignes étant par le travers, l'avant-garde anglaise arriva sur celle des Français à portée de pistolet. Les deux armées formaient un angle dont les avant-gardes faisaient le sommet. A mesure que les vaisseaux se trouvaient éloignés de la tête, la distance des deux lignes augmentait, ce qui fait qu'il n'y a eu guère que les huit ou dix premiers vaisseaux qui aient été à portée de combattre.

Le *Pluton*, la *Bourgogne*, le *Marseillais*, le *Diadème*, l'*Auguste*, le *Réfléchi*, le *Saint-Esprit* et le *Caton* étaient les huit premiers vaisseaux de la ligne et les seuls, pour ainsi dire, qui aient combattu; le *Diadème* et le *Réfléchi* ayant des établissements à terre pour leurs malades, se trouvaient très-mal armés et ont été obligés d'arriver; le *Caton*, après avoir soutenu le travers d'un vaisseau à trois ponts, a été obligé de quitter la ligne; l'*Auguste* l'a quittée aussi ayant été dégréé; l'effort de l'avant-garde anglaise a été soutenu par les quatre autres vaisseaux;

à trois heures trois quarts le combat s'engagea et finit à six heures et demie à l'avant-garde, il continua jusqu'à sept par le travers du corps de bataille, l'arrière-garde anglaise tira beaucoup sur la nôtre, mais ses boulets n'allant pas à moitié chemin, aucun de nos vaisseaux ne tira.

Les Anglais retinrent le vent et gardèrent les mêmes amures que les Français; les deux armées se conservèrent à vue toute la nuit. Au jour leurs vaisseaux d'avant-garde se trouvèrent dégréés plus ou moins, le contre-amiral porta son pavillon sur son malelot d'avant, nos vaisseaux avaient souffert, mais moins; on se conserva toute la journée, les vents étaient presque calmes; la nuit, ils calmèrent, et, au jour le 7, nous nous trouvâmes à la même distance, ne gouvernant pas de part et d'autre. A midi les vents se rangèrent du Sud-Est et Sud-Sud-Est, ce qui nous donna le vent sur eux, nous reformâmes notre ligne et nous nous mîmes à deux lieues d'eux. Dans la nuit du 7 au 8, les vents varièrent du Sud-Sud-Est au Sud-Sud-Ouest; ils voulurent en profiter le 8 au matin pour nous le gagner; mais quand les deux vaisseaux de tête des deux avant-gardes se présentèrent pour savoir qui l'emporterait, les Anglais arrivèrent et se formèrent sous le vent. Le vent était frais et la mer mâle, nous nous conservâmes tout le jour; la nuit, les deux armées furent obligées de prendre des ris, et, au jour du 9, elles se trouvèrent plus rapprochées. Le vent était toujours frais et la mer grosse; nous portions le bord sur l'entrée de Chesapeak; nous le continuâmes la nuit du 9 au 10. Les Anglais changèrent vraisemblablement de route, car nous ne nous vîmes plus. Le lendemain, nous eûmes connaissance de deux voiles; à midi, nous les reconnûmes pour le *Glorieux* et la *Diligente*, qui nous ralliaient, étant partis le 6 de l'entrée de la rivière d'York; le soir, nous eûmes connaissance, sous le vent, de plusieurs voiles que nous perdîmes de vue dans la nuit. Le 11, au point du jour, nous vîmes deux voiles; nous les chassâmes et les prîmes, c'était deux frégates de l'armée anglaise qui s'étaient séparées l'avant-veille, elles se nomment le *Richemond* et l'*Iris* de trente-deux canons portant du 12. Nous eûmes, le même jour 11, connaissance de l'escadre de M. de Barras qui venait de mouiller sur le cap Henry; l'armée y mouilla le même jour; le lendemain on fit

partir les bâtiments de transport que M. de Barras avait mené pour aller prendre à Annapolis les troupes de MM. Washington (1) et Rochambeau. Le 18, ces Messieurs se sont rendus à bord de la *Ville-de-Paris;* le convoi s'est rendu avec les troupes, le 24, dans la rivière James, où on les a débarquées avec l'artillerie et leur bagage. Le 26, à la demande de MM. Washington et Rochambeau, l'armée a remonté jusque devant la rivière d'York pour s'assurer que rien n'y entrât ni n'en sortît: elle formait la ligne de bataille Nord-Nord-Est et Sud-Sud-Ouest, se tenant prête à s'embosser, au cas que l'ennemi voulût y venir en force. Les 28 et 29, la circonvallation d'York a été faite; le 30, on a débarqué dans la baie de Mokosao huit cents hommes des garnisons de nos vaisseaux sous les ordres de M. de Choisy, lesquels se sont réunis à quatre cents dragons de M. de Lauzun (2).

On a eu, aujourd'hui 2 octobre, la *Gazette* de New-York qui nous apprend la rentrée de la flotte anglaise. M. Graves a été obligé de mettre le feu au *Terrible* après en avoir retiré tout ce qu'il a pu; ce vaisseau coulait bas d'eau Le *London* est rentré sans grand mât, l'*Intrépide* et le *Shrewsbury* remorqués; les nouvelles nous donnent les regrets de n'avoir pas pu poursuivre l'ennemi; le déficit de nos équipages en a été la cause. Il y a eu des vaisseaux à l'avant-garde qui ont combattu n'ayant pas plus de dix hommes sur les canons de trente-six et six sur ceux de vingt-quatre; le *Diadème* et le *Réfléchi* sont de ce nombre; aussi furent-ils obligés de quitter la ligne, ayant perdu beaucoup.

(1) La vie de ce grand homme (né en 1732, mort en 1799), l'un des plus beaux caractères des temps modernes, est trop connue pour qu'il soit nécessaire d'en rappeler ici les principaux événements. M. Guizot a publié, en 1839, la *Vie, Correspondance et Ecrits de Washington*, 6 vol. in-8°.

(2) Armand-Louis de Gontaut, duc de Lauzun, fils de Louis-Antoine de Gontaut, duc de Biron, maréchal de France, naquit le 15 avril 1747. Il prit après la mort de son père, en 1773, le titre de duc de Biron. Après s'être signalé en Amérique, il fut nommé député de la noblesse de Quercy aux Etats généraux, commanda en chef l'armée du Rhin, en 1792, et fut condamné à mort sous le prétexte d'avoir conspiré contre la République. Il mourut avec beaucoup de sang-froid et de courage. Il présenta au bourreau qui devait l'exécuter un verre de vin, en lui disant: « Prenez, vous devez avoir besoin de courage au métier que vous faites. » On a publié sous son nom des *Mémoires* dont l'authenticité est contestée.

Depuis la circonvallation de la place, l'armée s'est occupée jusqu'au 7 à charroyer l'artillerie de la rivière James jusque devant la ville; on a commencé dès le même jour à s'en servir; les Anglais n'avaient cessé de tirer sur nos travailleurs, sans nous causer des grandes pertes, depuis les premiers jours que nos troupes s'en étaient approchées.

Le 10, une bombe qui est tombée sur le *Caron* y a mis le feu et l'a fait sauter.

Le 11 et le 12, il est très-fort question de faire entrer des vaisseaux dans la rivière d'York; les chefs de terre étant bien persuadés qu'ils accéléreront la reddition de M. Cornwallis. La nuit du 14 au 15, les deux seules redoutes qui restaient à l'ennemi ont été enlevées l'épée à la main; on y a placé du canon avec lequel on battait tout l'intérieur de la place.

La nuit du 15 au 16, à trois heures du matin, les Anglais ont tenté de les reprendre; ils y avaient réussi et avaient encloué quatre de nos canons, mais le prompt secours qu'on y a porté les en a rechassés avec perte.

Le 17, M. Cornwallis a demandé une suspension de vingt-quatre heures pour capituler. M. Washington n'en a accordé que deux, en signifiant qu'ils eussent à s'y regarder comme prisonniers de guerre. Au bout de deux heures, M. Cornwallis ne faisant point de réponse, le feu des assiégés a recommencé; trois heures après, il a envoyé dire qu'il se rendait et de lui envoyer des personnes pour régler les articles de la capitulation; la *Gazette* les donnera.

L'armée de M. Cornwallis était composée de dix régiments anglais, deux hessois, un bataillon des gardes du Roi, deux cents chasseurs allemands tirés de la garnison de New-York, cinq cents dragons montés, sous les ordres de M. Carleton, deux mille hommes américains et les équipages du *Caron*, de la *Guadeloupe*, de l'*Amphitrite*, et, enfin, de tous les bâtiments de guerre et de transport qui étaient sous le canon des deux places; la *Gazette* en donnera un plus ample détail (1).

(1) Cette capitulation qui causa en France et en Amérique une joie immense, assura l'indépendance des États-Unis. « L'humanité, écrivit Lafayette, a gagné son procès. — La liberté ne sera jamais plus sans asile! » Deux colonnes, l'une d'infanterie légère américaine conduite par

Camp, devant York-Town, le 18 octobre 1781.

AUTRE BULLETIN

ENVOYÉ AU DUC D'HARCOURT PAR M. DE CHATEAUVERS.

L'armée, depuis son départ de Philadelphie, s'est portée à grandes journées sur Head-of-Elk, à la naissance de la baie de Chesapeak. Là, les généraux prirent la résolution de faire embarquer toute leur artillerie, excepté celle des bataillons et les hommes qui y étaient attachés; de faire embarquer, aussi, tous les grenadiers et chasseurs de l'armée française, l'infanterie de la légion de Lauzun et l'infanterie légère de l'armée américaine. Le commandement de ces troupes fut donné pour les Américains au général Lincoln, et pour les Français à M. de Custine (1). Cet embarquement n'avait d'autre objet que celui d'accélérer l'arrivée des troupes qui devaient resserrer Cornwallis et mettre à l'abri de l'irruption qu'il pou-

Lafayette, l'autre de grenadiers et de chasseurs français, aux ordres du maréchal de camp Viomesnil, enlevèrent à la baïonnette deux redoutes qui couvraient la gauche des lignes ennemies. Les soldats français avaient appartenu au régiment d'Auvergne, dont Rochambeau avait été longtemps colonel et dans les rangs duquel était mort d'Assas.

Cette relation n'est qu'un sec procès-verbal des opérations d'une campagne si glorieuse pour les Américains et leurs braves auxiliaires de France. On trouvera dans les bulletins et les lettres qui suivent des détails plus circonstanciés et plus intéressants. Ils signalent un grand nombre de faits ignorés des historiens de la guerre d'Amérique.

(1) Adam Philippe, comte de Custine, né à Metz en 1740, avait échangé le régiment de dragons de Custine, créé pour lui par le duc de Choiseul, contre un régiment d'infanterie avec lequel il était parti pour prendre part à la guerre d'Amérique. C'est ce même comte de Custine qui fut appelé en 1792 pour remplacer le maréchal de Luckner à l'armée du Rhin, et qui, accusé par la Convention d'avoir livré Francfort aux Prussiens et aspiré à la dictature, fut condamné à mort et exécuté le 28 août 1793. Son fils, lié avec Condorcet et les députés de la Gironde, fut aussi traduit au tribunal révolutionnaire et exécuté le 3 janvier 1794. Le marquis de Custine, fils de ce dernier, est auteur de plusieurs ouvrages, et entre autres de *La Russie en 1839*, 4 vol. in-8°, publiés en 1843.

vait faire sur les troupes qu'il contenait entre la rivière de James et celles d'York, et, aussi, pour éviter un transport de notre artillerie pendant trois cents milles et des ferrys à passer (1) au travers du Maryland et de la Virginie. L'armée continua sa marche le 9 septembre jusqu'à Baltimore, où elle devait attendre des moyens pour son embarquement.

Dans cette situation, treize cents hommes, tant d'artillerie que de l'élite de l'armée française, mille hommes de l'élite de l'armée américaine, ainsi que toute l'artillerie et les approvisionnements, furent embarqués dans des barques presque toutes mal gréées et plusieurs faisant tellement d'eau, qu'à peine leurs pompes pouvaient agir. La navigation pouvait n'être que de cinq ou six jours pour parcourir en longueur une mer de trois cent soixante-dix milles que l'on est convenu d'appeler la baie de Chesapeak. En conséquence, tous les approvisionnements que nous pûmes, à grand'peine, nous procurer depuis le départ de l'armée dans un pays qui ressemble plutôt à un désert qu'à une contrée faite pour être l'habitation des hommes, furent quelques bœufs, dont on fit cuire la moitié et saler le reste. Il y en avait pour quatre jours, et pour suppléer aux vivres du reste de cette traversée, il fut donné à chaque homme, officier comme soldat, une livre de fromage; cela était accompagné d'un peu de rhum et de biscuit pour dix-sept jours.

Le général Lincoln resta à Head-of-Elk pour l'embarquement du reste des troupes de l'armée américaine dans des bateaux qui devaient arriver successivement. Le 12, à quatre heures après midi, il remit le commandement des troupes américaines à M. de Custine, dont la flotte composée de soixante-dix voiles appareilla une heure après pour se rendre dans la rivière de James où elle n'a débarqué que le douzième jour, ayant éprouvé sur la baie toutes les contrariétés, coups de vent sur coups de vent et orages, qui ont réduit les troupes à ne manger, pendant sept jours, que du biscuit et à boire de l'eau saumâtre. Plusieurs vaisseaux désemparés ont été au moment de couler bas; cependant

(1) Les Américains appellent *ferry* le point d'une rivière ou d'un fleuve sur lequel est établi un bac, en anglais, *ferry-boat*.

le bonheur et la fortune ont fait arriver le tout à bon port à l'embouchure de la rivière de Dyk-Creek, le 23 septembre, où le débarquement s'effectua, et la jonction avec les troupes du marquis de Saint-Simon et celles du marquis de Lafayette au camp de Williamsbury. L'armée arrivée le 26 débarqua, et le 27 tout était réuni au camp de Williamsbury. Le 28, à la pointe du jour, les armées réunies, composées de sept régiments français et d'environ cinq mille Américains, se mirent en marche sur York, sans équipage et avec très-peu de moyens de subsistances. L'armée n'avait avec elle que son artillerie de campagne; l'avant-garde en était faite par des volontaires aux ordres du baron de Saint-Simon, pouvant composer au total deux cent vingt hommes et mille quatre cent six grenadiers et chasseurs; le tout aux ordres du baron de Viomesnil et sous lui M. de Custine.

La marche se fit sans empêchement aucun de la part des Anglais; il n'y eut que quelques coups de fusils tirés par leurs postes avancés en se repliant, ce qu'ils firent fort vite; ils étaient prévenus de notre marche, et leurs postes n'étaient qu'à un mille de leur camp. Ils occupaient, alors, les ouvrages de la droite de leur position actuelle dans York, et un camp dont le front était garni d'abatis, de redoutes et des batteries. Ils se contentèrent de tirer quelques volées de canon, le jour de notre arrivée, pour répondre aux reconnaissances qui se firent. Tous les postes avancés ayant été repliés, on fut à portée de voir jusqu'à leur front.

La marche des Américains, le 29, donna infiniment d'inquiétude à Cornwallis pour son flanc gauche; cependant il continua à garder la même position. Le 30, les Américains ayant passé un grand marais de l'autre côté duquel ils campèrent, et sur lequel on établit une communication immense du camp français au camp américain, et ayant tâté le même jour la droite, les ennemis, dans la crainte d'une attaque de vive force dans une position trop étendue, prirent le parti de se retirer dans la nuit, et à la pointe du jour, on trouva tous les postes évacués, leur camp abandonné; on les vit renfermés dans leurs retranchements d'York, où pour les cerner, après avoir fait occuper les redoutes qu'ils avaient abandonnées, on y en ajouta deux autres.

Depuis l'époque de notre arrivée ici jusqu'au 5 octobre, ils ont toujours canonné à la valeur d'un coup de canon par quatre minutes, ce qui n'a jamais interrompu les travaux faits sous le feu de leurs batteries; ils n'avaient fait, jusqu'à cette époque, autre chose que tuer dix Américains et en blesser deux, et tuer un Français et en blesser un, et blesser un officier français.

L'on s'est occupé jusqu'au 6 octobre de la continuation des fascines et des gabions.

La nuit du 6 au 7 l'on a signifié aux ennemis l'ouverture de la tranchée. Les postes qui couvraient les travailleurs avaient été placés si avantageusement; ils avaient eu si peu la possibilité d'avoir connaissance de ce qui se passait, que le 7, à la pointe du jour, ils se virent entourés de la première parallèle, qui, quoiqu'en partie dans un terrain rempli de souches et très-difficile, a été travaillée avec tant de vigueur, qu'au jour il ne restait plus qu'à élargir, et toutes les troupes étaient parfaitement couvertes. Ils n'ont osé rien tenter sur cette parallèle qui eût dû coûter quinze cents hommes au moins à élever, s'ils avaient pu en avoir connaissance et prendre les moyens qu'il leur était facile d'employer pour s'y opposer. Au lieu de cela, les Français n'ont eu que deux seuls hommes de blessés, et les Américains aucun; le feu de l'artillerie, qu'ils avaient redoublé depuis deux jours, était dirigé trop haut et passait au-dessus des travailleurs. C'est sous un feu assez vif que s'est élevée cette parallèle; mais il était dirigé un peu trop haut pour atteindre les travailleurs. Quant aux troupes, elles étaient couvertes par des crets légers qui faisaient passer les boulets par-dessus les bataillons; aussi n'ont-ils pas perdu un seul homme. La tranchée était commandée par M. le baron de Viomesnil; M. de Custine commandait sous lui les Français.

Cette parallèle était élevée à deux cent cinquante toises des ouvrages des ennemis; l'on fut quatre jours tant à la perfectionner qu'à élever les batteries. Cornwallis avait persuadé à ses troupes que pour les attaquer nous n'avions d'autres armes que des canons de campagne. Notre silence, pendant quatre jours de tranchée ouverte, avait accrédité cette opinion. A la fin du quatrième, soixante-quatorze bouches à feu démasquées, tant canons de seize que de vingt-quatre, mortiers et obusiers, im-

primèrent dans cette armée un respect profond qui fut témoigné non-seulement par leur silence, mais par le soin extrême qu'ils prirent de se cacher de ce feu meurtrier et consécutif. Il fût dirigé avec tant de succès, que dans la nuit du quatrième au cinquième jour, ce feu prit à deux vaisseaux, dont le *Caron* à deux batteries, ce qui les a privés d'une grande quantité de munitions qui étaient encore sur ce vaisseau. Jamais spectacle plus horrible et plus beau n'a pu s'offrir à l'œil dans une nuit obscure, tous ses sabords ouverts jetant des gerbes de feu, les coups de canon qui en partaient, l'aspect de toute la rade, les vaisseaux sous leurs huniers fuyant ce vaisseau enflammé, jamais l'on ne vit un plus beau spectacle !

Les Anglais avaient en avant de leurs lignes deux rangs de redoutes fortifiées d'abatis et bien fraisées de palissades ; jusqu'au 11, on s'occupa, surtout à celles de leur gauche qui commandaient l'arrière d'York, à les chauffer avec vigueur.

La nuit du 11 au 12 on éleva la seconde parallèle, et celle du 13 au 14 fut résolue l'attaque des redoutes avancées. Notre canon avait fait peu d'effet sur les abatis, et même sur les palissades, n'ayant aucune batterie élevée positivement contre elles. Dix charpentiers avec des haches affilées faisaient l'avant-garde avec cinquante chasseurs portant des fascines, d'un bataillon de quatre cents grenadiers aux ordres du comte Guillaume de Deux-Ponts, ayant sous lui M. d'Estrade, lieutenant-colonel du régiment de Gâtinais ; il était soutenu par le second bataillon de ce régiment, deux compagnies de chasseurs auxiliaires et deux pièces de canon aux ordres de M. de Rostain, colonel du premier régiment de tranchée. Le baron de Viomesnil, qui commandait toute la tranchée ce jour-là, voulut être en chef à l'attaque, dont les dispositions avaient été faites pendant le jour, et il laissa M. de Custine commandant la tranchée. L'attaque des Américains devait se faire en même temps à la redoute de la gauche des ennemis, qui, battue par trois batteries depuis l'ouverture de la tranchée, était en très-mauvais état ; deux autres fausses attaques devaient se faire pour protéger l'attention des ennemis.

La redoute qu'attaquaient les Américains fit peu de résistance ; l'infanterie légère y prit dix-neuf hommes ; cinquante qui la

défendaient s'étaient enfuis en partie à l'avance. Il n'en fut pas de même de celle qu'attaquaient les Français. Les grenadiers des troupes d'Anspach, de Hesse et Anglais, au nombre de cent soixante, s'y maintiennent avec vigueur; mais nos charpentiers, sans hésiter, coupèrent les branches de l'abatis, les palissades de la redoute, et les grenadiers sans perdre un instant, malgré le feu des ennemis, couronnèrent le parapet et emportèrent cet ouvrage où l'on a pris trente-neuf hommes et égorgé vingt et un; le reste s'enfuit et ne put être atteint. La fermeté des troupes, la décision du comte Guillaume sont faits pour faire honneur aux uns et aux autres. Cette attaque nous a coûté soixante-dix grenadiers ou chasseurs tués ou blessés et plusieurs officiers. Le comte Guillaume, lui-même, voulant voir par-dessus le parapet de la redoute après l'avoir prise, un coup de canon qui lui a envoyé une motte de sable, lui a fait craindre pendant plusieurs heures d'être aveugle. Sa blessure n'aura aucune suite fâcheuse. La terreur des ennemis fut telle que, s'étant crus assaillis de toutes parts, il partit de tout le front de leurs ouvrages un feu de mousqueterie qui se soutint près de dix minutes sur la tranchée.

Dans la même nuit, la seconde parallèle fut achevée; les redoutes prises y servirent de point d'appui, et à la pointe du jour, elles furent perfectionnées, ainsi que la communication qui y conduisait. La nuit suivante se commencèrent les batteries, et, enfin, le 17, à la pointe du jour, elles furent toutes prêtes à tirer et le firent avec un tel succès que, le même jour à neuf heures du matin, Cornwallis, sans avoir été sommé, envoya un parlementaire pour proposer de capituler. Le marquis de Saint-Simon ayant été blessé à la tranchée, M. de Custine qui la commandait sous lui, envoya le parlementaire au général américain. Il fut convenu que l'on interromprait le feu et que sans plus tarder il recommencerait. Quelques minutes après, un second parlementaire étant revenu, demandant avec instance la cessation du feu, le brigadier français auquel il s'adressa à la tranchée ne put répondre autre chose que, n'ayant aucun titre pour recevoir des propositions, il n'avait pour répondre que du canon, dont il allait dans l'instant recommencer l'usage, ce qui fut exécuté. Et, à deux heures après midi, Cor-

nwallis, avec instances et prières redoublées, obtint la cessation du feu des batteries qui faisaient un tel effet, que dès le lendemain ses retranchements devenaient insoutenables de toutes parts. Aussi, a-t-il accepté une capitulation calquée à peu près sur celle de Charleston. Par cette capitulation, quatorze régiments anglais ou hessois se sont rendus prisonniers de guerre à sept mille Français et trois mille six cents Américains.

La perte, pour l'Angleterre, peut être évaluée à plus de quarante millions; car, outre un vaisseau de guerre, quatre frégates ou corvettes, vingt-quatre ou vingt-cinq de transports, et quinze ou dix-huit bâtiments marchands, elle perd toute l'artillerie de campagne de l'armée de Cornwallis, des subsistances pour cette armée pour plus de quatre mois, tout l'attirail de campagne de cette armée. Jamais la France n'eut un avantage aussi marqué sur l'Angleterre que celui-là.

Cet événement a été précédé d'un combat naval qui a coûté à l'Angleterre un vaisseau de soixante-quatorze canons qui a été coulé bas, deux vaisseaux mis hors de service et quatre frégates prises par ces deux événements; la Virginie et tout le Sud sont délivrés; il ne restera à l'Angleterre, dans toute la Caroline, que la seule ville de Charleston.

L'on ne peut faire d'assez grands éloges de la constance des troupes qui, pendant douze jours et douze nuits, ont fait des travaux incroyables dans une tranchée de plus de huit cents toises de développement, sous un feu terrible et non interrompu.

Dans cette attaque, il y a huit cents Français ou Américains, tant tués que blessés, et plusieurs officiers distingués par leur courage; en tout, il n'est point d'époque où la nation ait donné plus de preuves de nerf; c'est par cette action qu'elle couronne une campagne de près de neuf cents milles de marche, où elle a montré à l'Amérique une discipline telle qui ne s'est jamais montrée dans aucune armée.

Carleton ayant voulu faire une sortie de Glocester, M. de Choisy commandant huit cents hommes des garnisons des vaisseaux, la légion de Lauzun et douze cents hommes de milices américaines, l'a fait charger par la cavalerie de cette légion, l'a replié vivement et forcé de rentrer dans Glocester.

A bord du *Northumberland*, le 24 octobre 1781, à la rade de Chesapeak, côte de la Virginie.

M. DE LA METTRIE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de reprendre le fil des détails de nos opérations de mer, et de la route tenue par l'armée navale depuis son départ de Saint-Domingue.

Le 5 d'août, l'armée française appareilla de la rade du Cap; le 8, étant à la hauteur du môle Saint-Nicolas, elle se rallia à l'escadre légère qui avait tourné l'île de Saint-Domingue par le sud, à l'effet de balayer la côte, et de dégager les convois qui se disaient bloqués. Elle avait, faisant route, jeté un pied au Port-au-Prince pour y faire de l'eau et du bois, et recueillir quelques secours pour ses malades. Le 9, l'armée composée de vingt-huit vaisseaux, quatre frégates et trois cutters, fit route pour passer par le vieux canal de Cuba; le 13, après avoir été légèrement contrariée par le calme, elle était à vue du chapeau de Matanza, situé à dix lieues du port de la Havane. Elle mit alors en travers pour attendre la frégate l'*Aigrette* qui nous avait précédés pour aller prendre à la Havane 2,700,000 livres nécessaires aux besoins et aux opérations de l'armée; le 18, cette frégate ralliée, les fonds furent versés sur les vaisseaux des généraux. Cette opération terminée, l'armée a fait voile pour donner dans le canal de Bahama; notre navigation a continué à être facile et douce, mais lente par la grande quantité de calmes que nous avons éprouvés. Le 21, tous les dangers étaient franchis et nous étions déjà à la hauteur de Savannah. Le 28, nous avons eu connaissance des terres de la Virginie, étant pour lors presque par la latitude du cap Henry. Cette même nuit, l'armée tourmentée par les courants, et se trouvant en calme, a mouillé à la nuit en ordre de bataille à cinq lieues de terre; à trois heures elle était sous voile faisant route pour le mouillage de Lynn-Haven, où le 29 à midi nous avons laissé tomber l'ancre, l'armée étant sur trois colonnes, nos

vaisseaux chasseurs qui étaient plus à terre ont poursuivi le *Caron* de cinquante canons, la frégate la *Guadeloupe* et quelques corvettes qui se sont jetés dans la rivière d'York sous le feu de Cornwallis; cependant quelques marchands et corvettes furent amarinés.

Aussitôt notre arrivée, nous sommes instruits de la position, de la force et des projets de l'ennemi, par un aide de camp du marquis de Lafayette. En conséquence de ces renseignements, le débarquement fut ordonné. Le 31 août, les trois mille quatre cents hommes que nous avions pris à Saint-Domingue furent versés sur nos canots et chaloupes et appuyés de quelques frégates et corvettes, et du vaisseau l'*Experiment* de cinquante canons, firent route pour la rivière de James; le but fut d'aller à James-Town, à dix-sept lieues de notre mouillage, mais à petite distance du camp du marquis de Lafayette. Cornwallis occupait tout le terrain renfermé par la rivière de James et de York; il avait une position heureuse pour s'opposer à nos projets; mais il n'en profita pas. Le marquis de Saint-Simon qui commandait cette armée auxiliaire ne connaissait pas le local, et fut obligé d'aller en tâtonnant, ce qui retarda le débarquement, et nous priva de tous nos petits bâtiments à rames. Enfin, à peine et à mal l'on réussit à se réunir à l'armée du marquis de Lafayette sans opposition de la part des ennemis. Cette inactivité de la part du général anglais ne peut se démêler et paraît incroyable. Elle est d'autant plus extraordinaire, que sa nation dont il est l'idole, nous l'avait représenté comme l'homme le plus ardent et le plus audacieux. Au lieu d'agir offensivement et avec l'espoir du succès, il s'est borné à notre approche à se retirer à York et à Glocester et s'est occupé à s'y fortifier. Il se reposait sans doute sur ses forces navales, comptait que l'armée anglaise qui était mouillée à Sandy-Howk percerait jusqu'à lui. Il entrait dans son plan que nous serions battus, même détruits. Effectivement la vigilance des amiraux anglais ne dormait pas et se déploya dans toute sa force. A peine les amiraux Hood et Drake, qui venaient des Iles du Vent, furent-ils réunis à Graves, que sur-le-champ ils mirent à la voile pour voler à son secours. Cette armée était composée de vingt vaisseaux dont deux à trois ponts, et de huit frégates. Le 5 septembre à neuf heures du

matin, poussées par un vent de nord, ses découvertes nous signalèrent et peu après nous les reconnûmes. Nous nous trouvions alors vingt-quatre vaisseaux et deux frégates au mouillage; les vaisseaux le *Glorieux* de soixante-quatorze, le *Triton* et le *Vaillant* de soixante-quatre, et l'*Experiment* de cinquante canons étaient à plus de dix lieues de nous, bloquant les rivières d'York et de James; nos canots et chaloupes toujours dans la rivière avec nos troupes. Il manquait à chaque vaisseau, par l'absence de nos bâtiments à rames, les mortalités et le nombre de malades sur les cadres, plus de deux cents hommes. Malgré ce grand vide et cet état de faiblesse, le général ne balança pas à courir au devant des ennemis. A onze heures, leur force et leur projet étant bien connus, le signal d'appareiller fut hissé; à une heure, l'armée française était sous voile et avait même doublé le cap Henry; à une heure un quart, l'on forma la ligne de bataille de vitesse, nous courions un peu largue pour donner la facilité à nos mauvais vaisseaux de se former promptement. L'ennemi qui était au vent à nous, vira de bord, et se mit aux mêmes amures et faisait porter pour approcher notre avant-garde qui forçait de voile pour faciliter à l'armée les moyens de se déployer. A trois heures un quart, le vent qui avait calmé refusa de deux quarts et peu après de quatre. Cette saute de vent rapprocha tout d'un coup les ennemis, et jeta sous le vent de la ligne neuf de nos vaisseaux qui formaient l'arrière-garde. Cette nouvelle position mettait la queue des ennemis par le travers du quatrième vaisseau de l'arrière du centre de la ligne française. A quatre heures, les vaisseaux de tête qui étaient à portée de pistolet, commencèrent le combat, et avec une vivacité de feu qui ne dénotait pas le critique de notre situation. Peu après le feu se prolongea jusqu'au centre, et incontinent après jusqu'au troisième vaisseau de l'arrière du général; neuf autres vaisseaux étaient trop sous le vent pour pouvoir prendre part à l'action. Nos quinze vaisseaux combattirent jusqu'à la nuit, moment où les Anglais serrèrent le vent, se trouvant trop maltraités; les vaisseaux de l'arrière-garde anglaise, surtout les quatre derniers aux ordres de Hood ne voulurent jamais approcher qu'à la grande portée de canon. Il ménageait le vent, remarquant que son avant-garde était écharpée. A la nuit, nous avons couru quelques quarts

pour donner la facilité à nos vaisseaux les plus blessés de se réparer vivement et de recevoir des secours. Au jour nous étions à la même amure que l'ennemi, qui se trouvait à deux lieues et demie au vent à nous; il paraissait en bien mauvais état, et était très-occupé à se réparer. La nôtre moins maltraitée en apparence était déjà en état de manœuvrer, et nous faisions nos efforts pour leur gagner le vent et les forcer à combattre. Ils faisaient tous leurs efforts pour ne pas se laisser approcher; enfin le dimanche 9, notre manœuvre et un peu le changement de temps nous avaient donné le vent; à six heures du matin, la ligne de bataille formée, nous sommes arrivés sur les ennemis pour les attaquer; ils larguaient pour fuir; à neuf heures, étant encore à trois lieues, nous avons repris le vent. Peu après s'est élevé un orage qui a fait changer le vent, et en a donné l'avantage à l'ennemi; dans la nuit il a fraîchi, et au jour le vent était si violent que les deux armées étaient aux bas ris. Nous forcions de voile autant que nos vaisseaux incommodés nous le permettaient, à l'effet de gagner le vent à l'ennemi; à l'entrée de la nuit nous étions parvenus à lui enlever cet avantage. Les Anglais jusqu'à ce moment avaient fait bonne contenance, mais ils profitèrent de l'obscurité pour larguer et fuir. Au jour nous ne les voyions plus, mais apercevant trente voiles sous le vent, nous avons couru dessus; à midi nous avons eu la certitude que c'était l'escadre de M. de Barras et son convoi qui était chargé des effets de l'armée de M. de Rochambeau. Ce même jour nous nous sommes emparés des frégates l'*Iris* et le *Richemond* qui faisaient partie de l'escadre de Graves. Vers les huit heures, l'armée ralliée à l'escadre de M. de Barras a fait route pour le mouillage de Lynn-Haven sous le cap Henry. Le lendemain les vaisseaux de cinquante canons, les frégates, les corvettes et les flûtes sont partis pour remonter la rivière de Chesapeak, et aller à Baltimore prendre l'armée de M. de Rochambeau.

Après dix jours de mouillage à Lynn-Haven, l'armée a fait voile pour prendre poste en ligne de bataille à l'ouvert des rivières de Chesapeak et d'York. Ce nouveau mouillage bloquait plus étroitement la place, favorisait les opérations de terre, mettait les vaisseaux à l'abri du mauvais temps, et nous donnait toujours les moyens à pouvoir repousser avec succès des forces infiniment

supérieures aux nôtres. York-Town ayant cédé, et l'armée anglaise ayant mis bas les armes, nous allons quitter des parages où notre appui n'est plus nécessaire; le 20 du mois prochain nous serons à notre destination. Nous ne nous séparerons pas des trois mille hommes que nous avons pris à Saint-Domingue, nous allons les promener aux îles du Vent, et vers le mois de juin nous les déposerons dans leur colonie. Ce secours nous est indispensable; nos pertes en hommes sont si grandes et se multiplient si vivement chaque jour, que sans les bras étrangers nous manœuvrions à peine, et sûrement ne pourrions combattre; nous pouvons dire que nous faisons une campagne de fatigues, de batailles et de calamités.

Pour l'intelligence de la chose, Monsieur le Duc, je vous fais passer le plan du local où nous venons d'opérer, et me borne à vous transmettre les détails de mer. Je garde le silence sur les succès de notre armée de terre; je pense bien que tout ce que vous trouverez consigné dans les papiers publics sera plus intéressant et positif que tout ce que je pourrais vous tracer; je m'en tiendrai donc à vous faire connaître nos mouvements de mer et nos succès. Il va s'ouvrir un nouveau champ de bataille, puisque nous allons paraître sur le théâtre des îles du Vent avec des forces immenses; elles nous mèneront sûrement à espérer que la sphère de nos victoires s'étendra et deviendra de jour en jour plus intéressante.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE LA METTRIE.

A Brest, le 26 octobre 1781.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai reçu la lettre et la copie de celle de M. de Castries que vous avez eu la bonté de m'adresser. Il est certain que quand

bien même on commencerait des travaux sous l'eau à Cherbourg, j'y serai peu utile relativement à cet objet, qui sera confié à bien plus juste titre à des ingénieurs. Il paraît d'ailleurs qu'on craint de commencer cet ouvrage, et j'espère que celui du Palais Royal, du nouvel opéra et des boulevards marchera avant celui-là. M. de Caux, qui prend toujours les affaires à cœur et cave les choses au pis, me mande que les ennemis du bien et du sens commun, ont fait une cabale abominable, voyant la préférence que les ministres donnaient à Cherbourg, et ont retourné leur attention sur le Havre. Je suis certain d'avance que M. de Bombelles n'aura rien dit sur le Havre qui puisse avoir quelque chose de relatif avec les vaisseaux de guerre et les armées.

Aujourd'hui un courrier nous réveille à deux heures du matin pour nous apprendre la naissance d'un Dauphin. Nous nous en réjouissons par ordre de la Cour à n'en pas finir, et il est enjoint d'envoyer le détail de la manière dont nous nous serons réjouis. En conséquence, aujourd'hui vingt et un coups de canon au lever du soleil, idem à midi, idem au soleil couchant, avec trois décharges de mousqueterie par chaque vaisseau. Tous les forts en ont fait autant. La terre donne un feu d'artifice ce soir, et les vaisseaux tireront chacun trente fusées. Lundi grand *Te Deum* en rade chanté au bruit du canon, gala chez M. le vicomte de Rochechouart qui se trouve commandant en l'absence de M. de Guichen, grand souper, illuminations et bal à l'hôtel du commandant de la marine. En effet, c'est un grand événement. Dans quelque temps on doit croire qu'il opérera quelque changement, et augmentera le crédit de la Reine; mais ce qui nous aide à nous réjouir encore davantage, est l'espoir d'avoir dans peu de bonnes nouvelles de la Nouvelle-Angleterre. M. de Castries mande en toutes lettres au commandant, qu'il augure très-bien des nouvelles reçues en Angleterre, par lesquelles il apprend que l'amiral Graves a eu dix vaisseaux très maltraités dans un combat qu'il a engagé avec l'armée française le 11 septembre, à l'entrée de la Chesapeak. On sait que M. de Grasse se disposait à s'emparer de cinq vaisseaux qui s'étaient embossés pour défendre un convoi qui était à l'ancre, et que dans ce moment il avait eu connaissance de Graves avec dix-neuf vaisseaux, qu'il se

mit à la tête de vingt-deux pour aller le combattre, et en laissa six pour observer et tenir en respect les cinq vaisseaux embossés et le convoi. C'est dans ce combat qu'il paraît que M. de Grasse a eu un avantage marqué, qu'il a désemparé dix vaisseaux ennemis, au point qu'ils ont été obligés de brûler le vaisseau le *Terrible*. Il paraît qu'il a préféré de s'emparer des cinq vaisseaux et du convoi, plutôt que de poursuivre ses avantages sur l'armée ennemie, dont il regardait peut-être le succès comme plus incertain. On juge que ce convoi était chargé de troupes, et qu'il était fort important, pour le succès de nos opérations par terre, de s'en emparer. On peut s'attendre chaque jour à l'arrivée d'un paquebot qui nous apportera enfin quelque nouvelle décisive; cela est bien à désirer.

M. de Castries annonce aussi qu'il a reçu des nouvelles de M. de Suffren, qui était depuis quelques jours au cap de Bonne-Espérance, lorsque Johnston est arrivé à la baie de Ste-Hélène à quinze lieues au nord de la baie de la Table. Il s'y est emparé de cinq bâtiments hollandais qui avaient eu la maladresse d'y rester, mais qui avaient mis à terre une partie ou toutes leurs cargaisons. M. de Castries mande que cet événement ne fait rien à la sûreté du cap. On juge que le commandeur de Suffren ne laissera pas Johnston tranquille dans la baie de Ste-Hélène, où d'ailleurs il n'a trouvé aucune résistance n'y ayant pas un canon, mais où il ne manquera pas de se fortifier, peut-être de s'établir. D'ailleurs il paraît qu'on a eu de bonnes nouvelles de l'Inde, et qu'on renonce au projet d'y faire passer des bâtiments; car le ministre a mandé de charger de vivres ceux qui y étaient destinés, l'objet intéressant étant dans ce moment d'en envoyer à M. de Grasse.

Voilà cependant les Anglais attaqués dans bien des endroits: j'espère qu'on leur arrachera enfin quelque plume, et que cela leur fera craindre de perdre une partie de leur manteau. L'Inde, Minorque et la Nouvelle-Angleterre ébranlées, doivent leur faire demander la paix, pendant laquelle il est à désirer qu'on s'occupe des moyens de se procurer un poste avantageux dans la Manche.

M. de Grasse peut dire avoir en main la paix ou la guerre;

il est temps pour lui de satisfaire l'impatience du public. S'il avait encore manqué son coup, son nom ferait époque dans l'histoire de la guerre, d'une manière bien fâcheuse pour l'État d'abord, et ensuite pour nous. Je crois que, dans la première affaire, il a eu malheureusement bien des choses à concilier qui ne lui ont pas permis de tirer un meilleur parti de sa rencontre avec Hood.

La frégate la *Sibylle* part aujourd'hui avec un bâtiment de transport seul, chargé de munitions et de vivres. Elle passe à Lorient. Je ne serais pas surpris qu'elle allât au cap de Bonne-Espérance.

J'attends toujours mes derniers ordres. On attend vraisemblablement un aviso de M. de Grasse pour me faire partir; j'aurai l'honneur de vous informer du moment de mon départ, lorsqu'il aura lieu. Les vaisseaux ont ordre d'être prêts à mettre à la voile le 10 du mois prochain, mais les transports les retarderont, comme cela se pratique ordinairement.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

A Brest, le 29 octobre 1781.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai reçu hier, 28, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, et j'ai remis aussitôt les deux lettres qui y étaient incluses à bord de la *Sibylle*, qui a reçu ses ordres pour partir dans les vingt-quatre heures, quoique avertie de se tenir prête plus de six semaines après moi. J'ai demandé au capitaine (M. de Kergariou) s'il pouvait s'en charger, parce qu'on ne peut demander autre chose; il les a prises, et m'a dit qu'elles n'arriveraient peut-être pas directement, et que si c'était chose pressée, on pouvait écrire par duplicata. Je les lui ai laissées au

hasard, prévoyant que j'aurai le temps de l'attendre (le duplicata); d'ailleurs, la belle saison de vents de Nord-Est finit aujourd'hui. Les vents du large arrivent, et nous pouvons croire en avoir pour tout le mois de novembre, et plus; cela nous amènera des nouvelles, mais empêchera notre convoi qui devait être prêt de partir pour le 10.

J'imagine d'ailleurs que s'il y a quelque nouvelle agréable à porter, ce sera le vicomte de Mortemart qui en sera chargé, moyennant quoi votre lettre ne le trouverait pas; et il est à présumer qu'il ne tardera pas à venir, car je ne puis m'empêcher d'avoir bonne augure de cette dernière affaire. M. de Grasse avait trois mille deux cents hommes de troupes au moins, des détachements des vaisseaux à raison de cent vingt hommes seulement par vaisseau. Cela, réuni à MM. de Rochambeau et Washington, doit nécessairement opérer quelque chose sur New-York.

Les mâtures ne manqueront d'ailleurs pas plus à M. de Grasse dans la Chesapeak qu'aux Anglais à New-York. L'ennemi le plus à craindre pour lui, est la mauvaise saison. J'ai cru pendant quelque temps que j'y allais, actuellement j'en doute. La *Sybille* emporte 2 millions 1/2, et part avec un bâtiment seul, chargé de hardes et de quelques munitions. Il est à croire qu'elle y va, et cela indiquerait presque une autre destination pour moi. Quelle qu'elle soit, j'aurai l'honneur de vous en dire un mot, si j'en sais quelque chose. On est fort inquiet de la frégate la *Résolue*, commandée par le chevalier de Langle; elle n'est point arrivée, et on a eu des nouvelles de l'*Engageante*, qui n'est partie qu'un mois après, et on sait que la *Résolue* n'a pas été prise. Elle portait 2 millions, et, si je crois le vicomte de Rochambeau et le colonel Laurens, le colonel Armand, M. de La Royrie, il est bien à craindre qu'elle ne soit perdue.

On a peut-être raison d'envoyer M. de Bussy dans l'Inde (1),

(1) Charles-Joseph Patissier, marquis de Bussy, né à Bucy, près de Soissons, en 1718, s'était distingué d'abord dans les troupes de la compagnie française aux Indes orientales. Il fut nommé maréchal de camp en 1765. Vaincu à Vandavahi par les Anglais, il fut conduit prisonnier en Angleterre, Il revint en France sur parole, à l'époque du procès de Lally, qui l'incriminait dans ses Mémoires. Appelé avec le titre de lieutenant-général

mais on a grand tort d'y envoyer M. de La Mothe-Piquet. Cela ne pouvait être en meilleures mains que dans celles de MM. d'Orves et de Suffren. On leur donnera un désagrément, et l'homme qu'on enverra n'est pas, à beaucoup près, aussi capable. Si d'ailleurs M. de Bussy réussit dans ses prétentions, il fera bien; mais je doute que M. de La Mothe-Piquet y souscrive. L'exemple de M. de Lally et de M. d'Achi est trop récent. Quand on n'a rien fait par terre que de commettre des vexations, songer à sa fortune, etc., etc., rien de plus aisé que de dire que les opérations de mer n'ont pas coopéré de leur côté au bien commun. Quand la mer commande, au contraire, le général ne peut faire autrement que de s'entendre avec le commandant des forces de terre qui est maître de toutes ses opérations et de tous les mouvements dès qu'on l'y a déposé, qui n'y est gêné ni par le vent, ni par les saisons, les courants ou les dangers. Très-souvent un général, à terre, pourrait commander, ou plutôt ordonner au commandant de la mer, des mouvements impossibles ou impraticables, et qui lui serviraient de prétexte ou d'excuse pour la suite; à son tour, le général de mer ne peut déterminer les opérations qui ont lieu à terre. Il ne peut supposer autre chose que tout est pour le mieux, et qu'on a fait son possible. Le commandant de terre a toujours cet avantage sur lui. Il est bien malheureux qu'après des succès même, il y ait toujours des rivalités, des jalousies, et toujours des explications qui décèlent ordinairement la passion et l'injustice, à bien plus forte raison, lorsque les événements n'ont pas été heureux. C'est alors que personne ne veut avoir tort; l'esprit de parti s'en mêle, les haines s'ensuivent, l'État est mal servi, et tout le monde a eu raison parmi les partisans. Les Ministres devraient recommander la bonne intelligence dans le premier article de leurs instructions, et sévir toutes les fois qu'elle n'aurait pas eu lieu.

Je connais beaucoup M. le vicomte de Mortemart, Monsieur le Duc, il a fait sa première campagne en 1772, sur l'*Alexandre*, je l'avais de quart avec moi, il avait dans ce temps-là de la

au commandement des forces de terre et de mer au cap de Bonne-Espérance, il combina ses opérations avec le bailli de Suffren, et mourut, en 1785, à Pondichéry. On a de lui un *Mémoire à consulter contre M. de Lally*, avec des lettres. Paris, 1766, 1 vol. in-4°.

confiance et de l'amitié même pour moi. Je l'ai moins vu depuis, mais j'espère que l'âge ne changera rien à sa façon de penser pour moi, lorsqu'il était plus jeune.

Je croyais, d'après ce que vous m'aviez fait l'honneur de me marquer sur le projet du Havre, que cela n'était relatif qu'à l'agrandissement du bassin ou d'un port marchand neuf, et je ne crois pas encore qu'on puisse avoir autre chose en vue, auquel cas cela ne pourrait faire aucun tort au projet de se procurer une rade fermée à Cherbourg, autre que de détourner les fonds. Il semble que ce projet d'agrandissement au Havre, ne doit avoir lieu que dans un temps de calme et de paix, car ce ne sera pas l'affaire d'un moment. Quand bien même ce port aurait lieu, il ne remplira jamais l'objet, celui d'avoir une rade fermée, qui n'existe point à l'embouchure de la Seine et capable de mettre des vaisseaux de guerre à l'abri. Je suis bien fâché d'avoir ignoré dans le temps la visite qu'y a faite M. de Bombelles, et encore plus qu'il ne vous ait pas communiqué l'objet de son voyage et son avis après l'examen qu'il en a fait; je lui en aurais écrit et suis certain qu'il m'aurait su gré de mon observation. Il y a longtemps que j'ai eu lieu de me convaincre que Messieurs des ponts et chaussées aiment les ouvrages longs et dispendieux. Il y a bien des inconvénients autant que j'en puis juger, à faire un nouveau port sur le poulier. M. Légier, dans son projet de prendre les fossés et une partie de la citadelle pour le nouveau bassin, regardait comme un avantage de l'éloigner des bombes de l'ennemi et des accidents qui en dérivent. Il paraît que Messieurs des ponts et chaussées ne les craignent pas plus que la force du courant et l'impétuosité de la mer du large. Je suis fâché de ne pas savoir où est M. de Bombelles, mais je vais lui écrire par la voie des bureaux. Je prendrai le prétexte de lui adresser les idées que j'ai eues sur Cherbourg, et de lui demander son avis comme à mon camarade que je connais depuis longtemps.

J'ai l'honneur de vous adresser les ordres originaux de M. le vicomte de Rochechouart pour nous bien réjouir d'après les ordres de la Cour. Nous aurons aujourd'hui *Te Deum*, gala, bal, illumination et cent soixante-six coups de canon par chaque bâtiment. La ville et la terre en font autant de leur côté. Le vin

coule, et la nuit est éclairée par les lampions et les feux d'artifice. Cela nous coûte 40,000 fr. de frais de corps pour la marine seulement; heureusement une partie a été donnée aux pauvres et aux veuves.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Suivant les nouvelles d'hier, il paraîtrait qu'on a renoncé à envoyer dans l'Inde, et il paraît fort incertain que M. de La Mothe-Piquet y aille.

La *Sibylle* appareille dans ce moment avec son bâtiment chargé d'habits et de souliers. — Quatre heures après midi, 29.

A Brest, le 16 novembre 1781.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai d'abord l'honneur de vous faire mon compliment, sachant d'ailleurs que c'est vous en faire un que de vous apprendre de bonnes nouvelles.

J'ai appareillé comme j'avais eu l'honneur de vous en informer, et faisais ma route pour Bordeaux, lorsqu'une espèce de coup de vent, absolument contraire, m'a assailli avec ma flottille et m'a forcé de relâcher. J'ai été suivi de près par la frégate la *Surveillante*, enfin expédiée par M. de Grasse. Si elle ne l'a pas été plus tôt, il est clair qu'il voulait absolument donner des nouvelles autres que celle d'un combat par mer, qui n'était qu'accessoire à la question à décider. La *Surveillante*, commandée par M. de Cillart, rapporte d'abord le milord Randon ou Ramdon prisonnier, pour lequel nous allons avoir toutes sortes d'égards, après quoi MM. de Lauzun et du Plessis-Parscau commandant ci-devant l'*Intrépide*, brûlé. Tout le monde applaudit au choix qu'a fait M. de Grasse de ce galant homme pour que son malheur

ne lui soit pas imputé à tort. Au fait, les places de Glocester et de York-Town, dans la Chesapeak, sont prises par capitulation, Cornwallis l'a signée le 19. Six mille hommes des meilleures et plus vieilles troupes anglaises et hessoises ont mis bas les armes; quinze cents matelots ont aussi été pris, trente-deux drapeaux, cent soixante bouches à feu de tous calibres, dont soixante-quinze en fonte, huit gros mortiers, beaucoup d'autres munitions et magasins de toute espèce, etc.; soixante bâtiments brûlés, dont un vaisseau de cinquante canons et la frégate la *Guadeloupe*. M. de Grasse s'est emparé de deux frégates, le *Richemond* et l'*Iris*, de trente-six canons, doublées en cuivre et portant du douze. Le vicomte de Mortemart a quitté la *Diligente* pour prendre le *Richemond* qu'il commande actuellement.

Si la copie de la relation apportée par M. de Lauzun est imprimée ce soir, j'aurai l'honneur de vous en adresser un exemplaire, à moins que M. Beaunier, que j'ai vu ce matin et qui m'a dit devoir avoir l'honneur de vous écrire, ne vous l'envoie.

La capitulation est au nom de MM. Washington, Rochambeau et de Grasse (1). Les lettres particulières font mention que Cornwallis ne put assister à la cérémonie, étant malade et suffoqué de douleur. La reddition des armes, à la distance marquée par la capitulation, fut faite par son major général qui, lorqu'il fut présenté à Washington, eut l'air de le méconnaître, ce qui obligea le général américain à lui dire que la constance, le temps et les exemples que leur avaient si souvent donnés les troupes anglaises, leur avaient appris d'abord à se défendre, après quoi à attaquer. A quoi répondit le major, que la poudre, les boulets et les troupes françaises avaient tout fait.

M. de Rochambeau, dans sa relation, se plaît à attribuer tous ses succès aux précautions et à toutes les mesures prises par M. de Grasse. Effectivement, les *rendez-vous* étaient donnés

(1) En commémoration de ce brillant fait d'armes, le Congrès décida, le 28 octobre 1781, que l'on érigerait à York, en Virginie, une colonne de marbre, ornée des emblêmes de l'alliance entre les Etats-Unis et S. M. très-chrétienne et chargée d'inscriptions contenant un exposé de la reddition de Cornwallis au général Washington, au comte de Rochambeau et au comte de Grasse.

de la Martinique par des frégates, et toutes les mesures et le projet d'attaque formé; tout a réussi au jour et à la minute.

A neuf heures du matin, M. de Rochambeau n'avait ni souliers, ni habits, ni vivres, ni forces; à onze heures, il reçut une lettre de M. de Grasse avec six mille hommes joints à son armée, des vivres, etc. Lorsque l'armée anglaise parut le 5 septembre, M. de Grasse donna les ordres d'appareiller et de combattre en même temps. Il était sous voiles trois quarts d'heure après. Il n'a eu, ainsi que l'amiral Graves, que quinze vaisseaux qui ont donné, parmi lesquels les Anglais en ont eu dix d'absolument désemparés, au point qu'ils furent obligés de brûler le *Terrible* le lendemain à la nuit; le vent et la position empêchèrent les neuf autres de prendre part à l'action. M. de Grasse a été attaquer l'ennemi avec soixante-quinze officiers et mille huit cents hommes de moins, ayant alors soixante canots et chaloupes dans les rivières à dix-huit lieues de lui, occupés du débarquement des troupes, de leurs vivres, etc. C'est dans cet état qu'il a combattu. Il a préféré le plan des opérations combinées par terre, aux avantages stériles et momentanés de prendre quelques vaisseaux qui n'auraient, d'ailleurs, rien décidé pour le point important. Le reste de ses vaisseaux soutenait et protégeait cette descente. Dans tout cela, Digby n'a point paru, et cinq vaisseaux de Graves ont totalement refusé le combat. M. de Barras, qui avait la liberté d'agir à lui seul et pour son compte dans la partie du Nord de l'Amérique, a oublié son rang sur M. de Grasse, et ayant jugé la jonction nécessaire au cas que celle de Digby avec Graves eût lieu, s'est rendu sous les ordres de M. de Grasse, son cadet. Ce trait a bien son mérite dans tous les temps et dans tous les pays. Aussitôt l'expédition finie, M. de Grasse a donné des ordres pour que tout le monde fût prêt à partir sous trois jours avec trois mille hommes qu'il remporte aux colonies. On croit que son projet est de tomber dès en arrivant sur Saint-Christophe, la nourrice et le magasin des Antilles anglaises; c'est au moins son projet favori et dont il s'est toujours occupé; les ennemis sont hors d'état de le suivre de plus de six semaines. On peut croire que se trouvant maître de la mer, il ira de l'avant.

On juge que Savannah et Charleston, qui sont actuellement

isolés, ne tiendront pas longtemps. Les Anglais vont donc être réduits à New-York et vont beaucoup perdre de leur crédit dans ce pays-là. On peut croire que cet avantage hâtera au moins la décision de la question, que douze vaisseaux pris n'auraient pas aussi avancée. On doit, je crois, savoir gré à M. de Grasse d'avoir été plus citoyen qu'ambitieux, car six vaisseaux pris auraient marqué davantage et n'eussent pas produit le même effet. D'ailleurs, Cornwallis n'a pas tiré un coup de fusil et s'est rendu le lendemain de la tranchée ouverte. Il demanda vingt-quatre heures de suspension, on lui en accorda deux pour faire ses réflexions, après lesquelles il se rendit prisonnier et mit bas les armes.

Je vous supplie, Monsieur le Duc, de ne pas douter plus de la satisfaction que j'ai de vous apprendre cette nouvelle, que du respect et de l'entier dévouement avec lequel j'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

BULLETIN DE NOUVELLES.

Nous avons perdu une frégate appelée la *Magicienne*, commandée par M. de La Pérouse (1) et attaquée par M. Douglas, capitaine du vaisseau anglais appelé le *Chatam*, montant du 24, quoique n'ayant que cinquante-quatre canons. M. de La Pérouse avait amené à bon port de France à Boston un convoi assez

(1) Il y a ici une erreur : la *Magicienne* faisait bien partie d'une flottille commandée par M. de la Pérouse: mais le capitaine forcé d'amener son pavillon était M. de la Bouchetière.

C'est le célèbre navigateur J.-Fr. Galup de La Pérouse qui, né à Alby en 1741, fut en 1785 chargé par Louis XVI d'un voyage de découverte avec les frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe*. Il avait visité les côtes de la Tartarie, du Japon et de la Nouvelle-Hollande, lorsqu'en 1788 on cessa entièrement d'avoir de ses nouvelles. Le voyage du capitaine Dumont-d'Urville, en 1828, prouva qu'il avait péri sur les récifs qui entourent l'île de Vanikoro.

considérable, et surtout plusieurs millions en espèces que nous prêtons charitablement aux insurgents. Étant reparti de Boston pour convoyer à la Martinique un nouveau convoi consistant surtout en mâts de rechange et autres agrès de vaisseaux, il a été découvert aux atterrages de la Martinique par le *Chatam*, duquel il a reçu la plus longue chasse qu'il a pu, faisant fausse route pour donner le temps à son convoi d'entrer dans la Martinique. Enfin, il a été joint à la portée du pistolet, et après quatre heures de combat, après avoir eu trente-huit hommes de tués sur son bord et cinquante-huit de blessés, il a été forcé d'amener. M. de Douglas a fort bien traité ses prisonniers, mais son capitaine en second qui a été s'emparer et prendre possession de la frégate, y a fait mille horreurs, comme de tuer de sa main et de sang-froid un de nos matelots qui ne voulait pas abandonner son havre-sac, lequel renfermait deux chemises.

On attend avec grande impatience des nouvelles de l'Amérique septentrionale pour savoir au juste nos expéditions et prouesses, tant sur mer que sur terre; nous y envoyons incessamment de Brest un convoi qui y conduira une grande quantité de recrues.

MM. de Vaudreuil, de la Marck, d'Allemand et autres officiers, sont partis ces jours derniers ou partent tout à l'heure pour Brest. On a assemblé dans ce port depuis quelque temps un train d'artillerie et autres munitions de guerre très-considérables. On dit M. de Bussy rendu à Brest, et que nous lui confions le commandement dans l'Inde, avec des troupes arrivées à Brest et prêtes à partir. M. de Vaudreuil, avec sept vaisseaux, est, dit-on, chargé de le conduire dans l'Inde, et renforcera M. de Suffren dont on attend aussi des nouvelles avec beaucoup d'impatience.

1781.

AUTRE BULLETIN

ENVOYÉ PAR M. DE CHARRITTE AU DUC D'HARCOURT.

M. de Charritte n'ayant pas le temps d'avoir l'honneur d'écrire à Monsieur le duc d'Harcourt, a celui de lui faire

part des nouvelles qu'il a reçues ce matin de Brest en date du 17.

Nous apprenons que M. de Grasse a eu une action très-vive avec l'amiral Hood, à l'entrée de la rivière de Chesapeak. Le général français avait vingt-neuf vaisseaux contre dix-neuf anglais. On ne sait pas encore les détails de ce combat, on ne tardera pas d'être instruit au juste de l'avantage que nous y avons eu.

On sait à ne pas en douter que Darby est dehors avec trente-neuf voiles, la frégate l'*Emeraude*, qui était restée à croiser depuis la rentrée de l'escadre combinée, l'a rencontré à la hauteur d'Ouessant; cette frégate a été chassée vivement, et le calme qui survint l'a forcée de mettre ses avirons et de gagner la rade de ce port.

M. de Barras, commandant l'escadre du Roi à Boston, a expédié une corvette commandée par M. de Capellis arrivée à Nantes, qui a rapporté, suivant les lettres que l'on en reçoit aujourd'hui ici, que la frégate l'*Astrée*, commandée par M. de La Pérouse, et une autre frégate, ont attaqué un convoi sous l'escorte de trois frégates anglaises, dont elles ont pris les bâtiments marchands et une des trois frégates, et ont même si maltraité les deux autres, qu'elles ont été obligées de rentrer dans leurs ports avec le restant du convoi.

Les mêmes lettres ajoutent que M. de Lafayette a battu et défait complètement l'armée aux ordres du général Cornwallis.

Il y a ordre de presser l'armement des vaisseaux qui doivent partir incessamment.

Liste des capitaines nommés au commandement des vaisseaux ci-après :

Marquis de Vaudreuil.	Le *Triomphant*.
La Mothe-Piquet	La *Couronne*.
Beaussier de Châteauvers. . . .	Le *Terrible*.
De Retz	Le *Robuste*.
De Mithon.	Le *Magnifique*.
De Caquerais.	Le *Bien-Aimé*.

De Peynier	Le *Fendant*.
De Soulanges.	Le *Pégase*.
De Clavières.	L'*Argonaute*.
M. de Saint-Riveuil, capitaine de pavillon.	La *Bretagne*.
M. de Rivières, id. . . .	La *Couronne*.

DE CHARRITTE.

Au camp devant York, le 18 novembre 1781.

Copie d'une lettre de M. D'ABOVILLE, commandant l'artillerie à l'armée de M. DE ROCHAMBEAU, à M. DE GRIBEAUVAL (1).

MONSIEUR ET CHER GÉNÉRAL,

Les papiers publics ne doivent pas vous avoir laissé ignorer la situation de l'armée de lord Cornwallis dans la Virginie. Nos marches rapides pour la joindre et l'arrivée de M. de Grasse à la baie de Chesapeak. Il ne restait à Cornwallis que la ressource de se retrancher; la position qui lui a paru la plus avantageuse, a été de se mettre à cheval sur la rivière d'York, occupant York-Town et Glocester; les bras ne lui manquant point, il avait mis York en état d'exiger un siége en règle.

La nuit du 7 au 8, la tranchée a été ouverte devant ces retranchements qui consistent en des redans irréguliers, déterminés d'après le local avec quelques pièces détachées, le tout fraisé et palissadé avec des enveloppes d'abatis.

La nuit du 8 au 9, je fis commencer une batterie de quatre

(1) Jean-Baptiste Vaquette de Gribeauval, né à Amiens en 1715, était, depuis 1776, inspecteur général de l'artillerie. On lui doit la formation du corps des mineurs, dont il eut le commandement particulier, et un grand nombre de perfectionnements dans la fabrication des bouches à feu. Il mourut en 1789.

pièces de vingt-quatre, deux de quatre pièces de seize chacune, et une de deux obusiers et quatre mortiers; l'impossibilité d'avoir suffisamment de travailleurs ne me permit pas d'en entreprendre davantage cette première nuit. Ces quatre batteries commencèrent à tirer le 10; à la pointe du jour, deux batteries de trois pièces de vingt-quatre chacune tirèrent vingt-quatre heures; plus tard, le 12, une batterie de six mortiers de douze pouces joignit son feu à celui des autres.

Une fausse attaque dans une autre partie occupait deux pièces de vingt-quatre, un mortier de douze pouces et deux de huit, avec quatre pièces de douze et six obusiers de six pouces. La grande attaque était formée par les Français à la gauche, et les Américains à la droite, où ils avaient un nombre de bouches à feu à peu près égal au nôtre.

Le 12, le canon de l'ennemi se trouvant éteint en grande partie, on ouvrit une seconde parallèle à cent toises des principaux ouvrages; le 14, au soir, on attaqua deux redoutes avancées, l'une par le baron de Viomesnil, l'autre par le marquis de Lafayette: elles furent emportées sur-le-champ et aussitôt la seconde parallèle. Ces redoutes n'avaient permis de faire que de la gauche au centre fût continuée en passant par la redoute de Viomesnil, en allant se terminer à celles de Lafayette, qui, jusqu'alors, avait appuyé la gauche des ennemis et servit dès ce moment à appuyer notre droite sur la rivière d'York.

La nuit du 15 au 16, les ennemis firent une sortie sur la gauche de la deuxième parallèle, ils enclouèrent quatre pièces de seize qu'on venait d'amener en batterie. Ces clous étaient du meilleur acier et de la meilleure trempe possible; heureusement je vins à bout de les faire sauter avec de la poudre à laquelle je fis communiquer le feu par une étoupille de coton pendante à la bouche de la pièce, et dans la matinée les ennemis virent peut-être avec étonnement les quatre pièces qu'ils avaient enclouées, leur casser des palissades. C'étaient les seules brèches que nous pussions nous proposer, les boulets ne faisaient pas plus d'effet dans les parapets que des coups de baïonnette.

Le 17, toutes nos bouches à feu étaient en batterie dans la deuxième parallèle et commençaient à faire un effet si sensible, que le lord Cornwallis jugea avec raison que, quelques heures

plus tard, ses retranchements seraient ouverts de toutes parts; il eut la sagesse de ne pas attendre un assaut qui ne pouvait être éloigné. Le 17, à midi, il commença à faire des propositions, et aujourd'hui il a signé la capitulation par laquelle il se rend prisonnier de guerre et toute son armée, laquelle reste en Amérique jusqu'à ce qu'elle soit échangée.

Toutes nos opérations se sont faites du plus grand accord avec le génie et l'artillerie américaine. M. des Androuins était malade, le génie a été commandé par M. de Guernay; lui, M. du Portal et moi, nous nous sommes concertés avec beaucoup d'union.

M. de Rochambeau qui, comme il le dit lui-même, n'est pas louangeur, ne cesse de faire l'éloge de l'artillerie; il ne m'a contrarié sur rien de ce que je lui ai proposé, et a fini par me montrer tant de confiance que toutes mes batteries à la deuxième parallèle étaient commencées avant qu'il m'eût demandé où je les placerais.

Tous les capitaines, en y comprenant M. de Chanteclair, venu des îles avec un détachement de cent hommes, ont tous fait des batteries. MM. de Neurisse, Morcourt, Barthélemy et Chanteclair en ont fait des merveilles, les autres n'en ont pas eu à la deuxième parallèle, parce que j'ai remis plus de canon dans les mêmes batteries. MM. de Boislogé et Donnay détachés à la fausse attaque n'ont pas eu leurs batteries éteintes.

Nous avons perdu MM. de La Loge et de Donnay, lieutenants en troisième; M. de Luzigan a eu une contusion au bras, M. de Capriol quelques éclaboussures de terre au visage qui lui ont fait sortir un peu de sang; je ne sais pas au juste le nombre des canonniers tués ou blessés, mais ils sont en très-petit nombre.

Je suis, etc.

D'ABOVILLE (1).

C'est à la hâte que je profite du départ de M. le duc de Lauzun; dans quelques jours j'aurai l'honneur de vous adresser un plan qui vous fera connaître les détails.

(1) François Marie comte d'Aboville, né à Brest, le 23 janvier 1730, mort en 1819, était entré en 1744, en qualité de surnuméraire, dans l'artillerie. Après avoir pris part, avec le grade de colonel, aux glorieux succès des

A Brest, le 19 novembre 1781.

M. de la Bretonnière à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Je prends la liberté de vous faire part des projets que le Ministre paraît avoir sur la frégate que je commande, et de vous demander avis sur ce que je dois faire, quoique j'aie pour principe de ne point choisir en temps de guerre et d'aller partout où l'on m'envoie; mais je soupçonne fort une campagne de l'Inde. Si je ne consultais que mon goût, cela ne me convient point du tout. Je pourrais être plus utilement employé en Europe et d'une manière plus analogue à mon genre. Permettez-moi de réclamer vos bontés en cette occasion et de m'en rapporter totalement à ce que vous jugeriez le plus convenable dans cette circonstance, ou que je fasse la campagne, ou d'avoir la bonté d'écrire aussitôt (car le temps presse) à M. de Castries, ou pour me donner un autre bâtiment que la *Cérès*, ou pour destiner à ma place une autre frégate aussi neuve et qui remplirait les mêmes vues, comme la *Néréide*, la *Sibylle*, l'*Emeraude*, etc., etc. Toutes ces frégates sont de la même force, aussi neuves que moi et doublées en cuivre, et changent toutes de capitaine d'ici à un mois. Vous voudrez bien donner à cela la tournure la plus avantageuse et la plus propre à dépersuader M. de Castries que je marcherais sans aucune répugnance; car, au fond, cela m'est à peu près égal quant à moi. Je serais seulement fâché d'être trois ou quatre ans absent, attendu que j'espère que la guerre ne durera pas ce temps-là, et qu'une absence de cette nature ne convient

troupes françaises dans la guerre de l'indépendance américaine, il fut promu, en 1769, au grade de maréchal de camp. Lorsqu'en 1792, Dumouriez tenta de soulever l'armée contre la Convention, d'Aboville, qui commandait, comme lieutenant-général, l'armée du Nord et des Ardennes, se déclara contre lui. Il fut, après le 18 brumaire, sénateur, gouverneur de Brest en 1809, et enfin pair de France. Il est auteur d'une utile invention, celle *des roues à voussoir*. Il a eu deux fils, l'un et l'autre officiers-généraux dans l'armée française.

plus à mon âge, ni à mes projets. En tout, Monsieur le Duc, je vous prie de m'accorder la continuation de vos bontés et je n'ai point d'autre volonté que de faire ce que vous jugerez le plus convenable. Il y a beaucoup de mystère sur ma mission et je ne la puis deviner. On me fait embarquer beaucoup de hardes de matelots, mais pour l'usage de l'équipage seulement. Peut-être embarquerai-je de l'argent; on me fait prendre enfin tous les approvisionnements qui annoncent une campagne de long cours. J'ai reçu aujourd'hui du Ministre une lettre fort honnête; la présence de quarante-neuf vaisseaux dans la Manche m'avait engagé à lui faire part de la manière que je jugeais la plus sûre de s'emparer des îles de Jersey et Guernesey pendant le temps que l'armée serait dans la Manche, et empêcherait l'ennemi d'y faire passer du secours, mais la station de l'armée a été trop courte et la saison commençait à être trop avancée.

Il m'a fort remercié, etc., etc.

Je lui ai adressé un autre mémoire sur la meilleure forme à donner à l'administration de nos classes, qui est vicieuse dans ce moment, destructive pour nos côtes, dans lequel il y a des choses aussi avantageuses au service qu'à l'humanité.

A tout cela il m'a répondu fort honnêtement et ne me parle point de m'éloigner, mais c'est sa manière; il y avait dans l'escadre de M. de Guichen, dernièrement, deux vaisseaux qui devaient faire route pour l'Inde et partir de leur croisière avec quatre mois de vivres. Les capitaines n'en étaient pas prévenus, n'ayant que fort peu de vivres et cent vingt personnes à table.

Je n'ai que du bien à dire de M. Guérin, auquel vous voulez bien vous intéresser, Monsieur le Duc; il est jeune, mais d'ailleurs montre beaucoup de bonne volonté et d'exactitude.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Paris, le 20 novembre 1781.

M. le marquis DE LA CHATRE à M. le duc D'HARCOURT.

M. de Lauzun est arrivé hier sur les deux heures après midi à Versailles, apportant la nouvelle de la prise entière du corps de troupes commandé par Cornwallis. Il s'était retiré à Gorek avec quatre mille cinq cents hommes, s'y était très-bien fortifié et avait détaché mille cinq cents hommes à Glocester, sous les ordres d'un de ses généraux. M. de Rochambeau a fait masquer ce dernier corps et a fait ouvrir la tranchée devant Gorek; au bout de onze jours, il a fait attaquer une redoute avancée de difficile accès par les abatis qui la couvraient; elle a été emportée la baïonnette au bout du fusil sans tirer un seul coup, par les grenadiers et chasseurs du régiment de Gâtinais, qui n'y ont perdu que cinquante hommes; les Anglais en ont été pour trois cent quarante tués ou blessés, parce qu'ils sont revenus à la charge pour la reprendre. Cornwallis pour lors a capitulé; et pour le corps de Glocester, le tout a été fait prisonnier de guerre; indépendamment de ces six mille hommes, il y a eu mille huit cents matelots de pris de divers bâtiments capturés dans la baie de Chesapeak. L'artillerie et les munitions de guerre dont on s'est emparé sont considérables, on n'en sait pas encore de détail ni des bâtiments pris. M. de Barras, en faisant sa jonction, s'est emparé d'un vaisseau de quarante-quatre canons, d'une frégate et de soixante bâtiments vivriers ou munitionnaires. On applaudit beaucoup à la combinaison de M. de Rochambeau pour la réunion des différents corps qui ont enveloppé les Anglais; elle s'est exécutée en vingt-quatre heures; il a su donner le change à Cornwallis par la fausse marche d'un corps de troupes françaises et américaines aux ordres de M. de Viomesnil qui s'est rejoint à lui vingt-quatre heures après l'investissement des troupes anglaises. Il paraît que M. de Grasse a fait du côté de la mer tout ce qui était en son pouvoir; on n'en sait pas encore de détails. M. de Lauzun a dit qu'il devait être suivi à quatre jours près

par M. des Deux-Ponts ; il est revenu avec lui plusieurs de nos aides de camp distingués qu'il a laissés à Brest.

M. de La Mothe a été blessé dangereusement ; cependant on espère sa guérison, M. de Saint-Simon très légèrement et je crois Andillon de même ; en tout nous n'avons perdu que deux cents hommes.

C'est le 17 octobre que Cornwallis a capitulé. Je crois que cette nouvelle sera embarrassante pour le discours du roi d'Angleterre à la rentrée de son Parlement.

On croit M. de Grasse retourné aux Antilles.

MARQUIS DE LA CHATRE.

Paris, le 22 novembre 1781.

ÉTAT DE LA GARNISON ET DES EFFETS PRIS, LORS DE LA CAPITULATION DE CORNWALLIS.

Le général Cornwallis.
2 colonels.
8 lieut.-colonels.
11 majors.
25 capitaines.
89 lieutenants.
36 enseignes.
12 adjudants.
10 quartiers-maîtres.
10 chirurgiens.
22 aides.
2 chapelains.
295 sergents.
121 tambours.
3.595 soldats.

ÉTAT DES MALADES.

90 sergents.
44 tambours.
1.741 soldats.

6.136 h., non compris la garnison de Glocester ; en tout, 7,000 hommes.

ARTILLERIE.

65 pièces de canon de fonte.
123 de fer.

A GLOCESTER.

77 pièces de canon de fonte.
24 mortiers, id.

3 frégates prises et 47 bâtiments marchands, la plupart chargés. On pourra relever 2 frégates coulées bas et quelques gros bâtiments.

Williamsbourg, le 25 novembre 1781.

Copie d'une lettre du général WASHINGTON à M. DE GRASSE.

Je ne saurais décrire à Votre Excellence de quelle pénible inquiétude je suis travaillé d'après la lettre que vous m'avez honoré le 23 du présent. Les mouvements de votre armée, marche dont Votre Excellence établit la possibilité après les nouvelles qui vous ont été communiquées par le baron de Clozen, m'imposent la nécessité de vous représenter les conséquences qu'ils peuvent avoir, et insister avec force sur la persévérance du plan convenu entre nous.

Permettez-moi, en premier lieu, de répéter à Votre Excellence que l'entreprise sur York, sous la protection de vos vaisseaux, est aussi certaine qu'une opération militaire peut l'être, d'après une supériorité décisive des forces et des moyens ; qu'elle est dans le fait calculable par sa durée, et que la prise de la garnison britannique est tellement importante par elle-même et par ses conséquences, qu'elle nous achemine grandement vers la fin de la guerre, et présente la certitude des avantages inappréciables qui doivent en résulter pour les alliés.

Si Votre Excellence sort de la baie, l'entrée est ouverte aux secours pour York, entrée où l'ennemi tâchera à l'instant de profiter ; alors s'évanouit toute notre brillante perspective. Les conséquences en seront non-seulement la disgrâce et la perte de renoncer à une entreprise sur laquelle sont fondées les plus belles espérances des alliés, après des dépenses, des efforts et des fatigues inexprimables, mais même encore la dispersion totale de l'armée peut s'ensuivre par le défaut de provisions, le présent théâtre de la guerre étant absolument dépourvu des moyens de charroyer par terre où le grand nombre des grandes rivières qui se coupent exige une quantité infinie d'embarcations pour les communications intérieures. Cette province a été tellement épuisée par les ravages de l'ennemi et par les fournitures faites à nos troupes, que les subsistances ne peuvent être tirées

que de loin sous la protection d'une flotte maîtresse de Chesapeak.

Je supplie instamment Votre Excellence de considérer que si nous manquons l'occasion présente, en sortant votre armée de la position convenue, jamais l'avenir ne nous offrira une pareille opportunité de frapper un coup décisif; que les Anglais s'appliqueront sans relâche à fortifier leurs ports maritimes les plus importants et qu'alors l'époque d'une paix honorable sera reculée plus que jamais.

La confiance dont je me suis inspiré par l'énergie du caractère et les talents maritimes de Votre Excellence ne me laisse aucun doute que la considération des conséquences dont peut être suivi votre départ de la baie de Chesapeak ne détermine Votre Excellence à prendre tous les moyens possibles que pourra dicter le zèle pour les plus chers intérêts de la cause commune. Je me suis invariablement flatté moi-même, d'après les assurances que m'en ont données les plus experts marins, que la position de Votre Excellence mouillée dans la baie de Chesapeak peut être rendue si respectable, qu'on soit dans le cas de ne craindre aucune tentative de la part de la flotte britannique; que cette position facilite en même temps toutes les opérations du siége, comme les transports par eau de nos provisions, et économise notre temps, en facilitant le débarquement de notre grosse artillerie et de nos munitions dans la rivière d'York presqu'au pied de nos tranchées.

La force des renforts annoncés sous les ordres de l'amiral Digby, comme la connaissance que nous en avons vient des Anglais même, peut non-seulement être exagérée, mais en même temps être une ruse; mais, en supposant ce qu'on a dit véritable, cette force totale réunie ne peut pas remettre les Anglais en état d'attaquer votre armée navale avec apparence de succès, si la position à la mer convenue entre nous paraît impraticable, il peut exister un autre parti, lequel bien inférieur à la sûreté et à la facilité de nos opérations de terre peut être suivi d'un effet heureux pour nos affaires.

Le parti de croiser à vue du cap de manière à s'assurer qu'aucun bâtiment anglais n'entre dans la baie.

Enfin, je dois engager Votre Excellence à persévérer dans le

plan si heureusement arrangé entre nous; mais si des raisons maritimes invincibles en défendent l'exécution, pour dernière ressource, permettez-moi de prier Votre Excellence de ne pas sortir de l'alternative ci-dessus et de rendre la baie de Chesapeak absolument inaccessible aux vaisseaux ennemis.

Toutefois, l'amiral britannique peut manœuvrer et tâcher de vous détourner de l'objet que nous nous proposons; mais je ne saurais croire qu'il eût réellement l'intention d'engager une affaire générale avec une armée navale dont la force, j'en réponds, sera supérieure à leurs comptes les plus exagérés. L'expérience du passé leur a appris à ne se hasarder qu'en garant, même avec des forces égales et les a contraints à des aveux qui prouvent une considération respectueuse arrachée à leur volonté.

Permettez-moi d'ajouter que l'absence de votre flotte de la baie peut nous exposer à être frustrés de la partie de la garnison d'York; car, dans l'état présent des choses, lord Cornwallis pourrait évacuer la place en perdant son artillerie ses bagages et quelques hommes, sacrifice bien justifié par l'objet important de sauver un corps de troupes.

Le marquis de Lafayette, qui me fait l'honneur de porter cette lettre à Votre Excellence, vous expliquera mieux qu'on ne peut le faire par écrit, plusieurs détails de notre position. Sa candeur et ses talents sont connus de Votre Excellence et lui donnent droit à notre confiance; j'ai insisté pour qu'il ne passât pas le cap, crainte d'accident, supposé que vous fussiez à la mer; en ce cas il nous enverra cette dépêche avec une lettre de lui-même.

WASHINGTON.

Paris, mercredi 28 novembre 1781.

M. DE PONTCHAROST au duc D'HARCOURT.

Quoique le Gouvernement, Monsieur le Duc, ne veuille pas convenir de la prise de Madras, le public y croit assez généra-

lement. Nous avons dix-neuf vaisseaux à Brest et deux à Cadix; il y a lieu de croire que tout va sortir. Douze de ces vaisseaux, après avoir convoyé et décapé M. de Vaudreuil, qui a le commandement des sept autres avec commission plus longue, se replieront selon les apparences sur Cadix, ou iront au devant des retours d'Amérique.

M. le comte de Grasse a eu une attaque d'apoplexie, dans la Chesapeak, au moment où il en appareillait pour retourner, dit-on, dans les Antilles, se concerter avec M. de Bouillé et tomber sur la Jamaïque. Voilà M. de Barras en chef et chargé d'une forte besogne.

M. le commandeur de Suffren doit être maintenant dans l'Inde et y primer les Anglais (1). Je ne doute pas qu'il ne leur fasse le plus de mal qu'il pourra. Si l'Europe, dans le Nord, ne devient pas jalouse de nos succès, et si l'on n'entreprend pas contre nous une guerre par terre, pour nous faire lâcher notre proie, il y a lieu de croire que d'ici à longtemps les Anglais ne seront pas les seuls dieux de la mer.

L'événement de Cornwallis fait regarder l'Amérique désormais impossible à être soumise par les Anglais, cependant on fait encore en Angleterre de grands préparatifs d'envoi de

(1) Cet illustre marin était né en 1726, à Saint-Gannat, près de Lambesc, en Provence. Entré dans l'ordre de Malte en 1749, il fit partie de l'escadre de la Galissonnière, contribua à la prise de Mahon et fut enfin envoyé dans l'Inde en qualité de chef d'escadre, glorieux théâtre des La Bourdonnais et des Dupleix, ces victimes héroïques de l'ingratitude du gouvernement de Louis XV.

Depuis la paix de 1763, l'Angleterre avait eu dans l'Inde à lutter contre l'empire des Mahrattes et de la nouvelle monarchie de Maïssour, fondée par le célèbre Hyder-Ali. Si la France eût secondé par de sérieux efforts la révolte des Indiens, poussés à bout par l'atroce gouvernement de Warren Hastings, la puissance anglaise aurait reçu à cette époque un échec dont elle ne se serait pas relevée. L'habile et valeureux bailli de Suffren, secondé par Bussi, ne put que tirer parti, en homme de génie, des faibles ressources mises à sa disposition.

Après avoir ruiné près du cap Vert la flotte du commodore Johnston, défait l'amiral Hughes devant Madras, il prit Negapatham et Trinquemale. L'échec qu'il essuya devant Gondelour fut promptement réparé. Il parvint à sauver cette ville ainsi que la flotte, et ne se reposa qu'à la paix de 1783 qui vint à son grand regret arrêter le cours de ses exploits.

troupes anglaises et hanovriennes, notamment dans l'Électorat d'Hanovre ; on y fait des levées de régiments entiers destinés à passer tout de suite en Amérique.

On ne croit pas dans ce moment à la nomination prochaine d'un Ministre prépondérant, quoiqu'on parle beaucoup du cardinal de Bernis, et assez sourdement de l'archevêque de Toulouse.

En vérité, plus n'en sais, Monsieur le Duc, pour aujourd'hui; il ne me reste qu'à vous renouveler mon attachement inviolable et sans bornes, ainsi que mon profond respect.

PONTCHAROST.

A bord de la *Cérès*, 29 décembre 1781, à Royan, rivière de Bordeaux.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je suis toujours dans l'incertitude de ce que je deviendrai, n'ayant reçu aucune nouvelle du Ministre depuis mon séjour dans cette rivière.

J'ai enfin ramassé tous les bâtiments traîneurs ; ils sont au nombre de vingt. Je devais les escorter à Brest où ils devaient se joindre au grand convoi qui n'y est plus depuis trois semaines: son départ n'a rien changé à mes ordres; je finirai, certainement, par être la victime de la lenteur de Messieurs du commerce, étant chargé de les escorter à l'Amérique; je n'ai cependant encore rien reçu de positif à ce sujet.

Le navire l'*Abeille*, de neuf cent cinquante tonneaux, ayant à son bord tout un train d'artillerie de siége, et séparé du convoi de M. de Guichen dans sa rencontre le 12 avec une escadre anglaise, est arrivé ici, n'étant pas encore bien rassuré. Il a commencé par faire des rapports de toutes les couleurs et jeter l'alarme sur les suites de cet événement. Je n'en ai pas

dormi pendant deux jours. Enfin, j'ai vu son capitaine; je l'attendais avec une suite de questions par écrit qui l'obligeaient aussi à mettre plus de suite et de précision dans ses réponses. Après les avoir comparées à son journal, j'ai distingué ce qui s'accordait et se contredisait, j'ai eu aussitôt l'idée et le plan de la chose, et je l'ai convaincu qu'il avait eu plus de peur que de mal. Je me suis fait représenter ses signaux, et j'ai vu que le signal de *sauve qui peut* n'avait existé que dans son imagination. Il n'en est pas même question dans les signaux de M. de Vaudreuil. C'est ainsi qu'il a traduit et interprété le signal à chaque bâtiment de *faire la route la plus convenable dans la circonstance présente* (tel est l'énoncé des signaux de M. de Vaudreuil). Il était visible que ce signal s'adressait directement à la queue du convoi qui se trouvait surprise, coupée et canonnée en même temps, par une ligne de vaisseaux anglais au milieu desquels ils se trouvaient dans une brume très-épaisse. On ne pouvait sans faire une confusion de signaux, dire à chacun de ces bâtiments, en particulier, de virer de bord, d'arriver ou de venir au vent, suivant ce qui leur était le plus facile dans un moment aussi pressant. Voilà ce que ce bâtiment, qui seul peut empêcher une expédition par la nature de son chargement, a interprété *sauve qui peut*, n'étant pas lui-même de la queue de la flotte, mais avec les vaisseaux de la tête qu'il a vus se mettre en ligne et revirer en bataille sur la queue de la flotte; c'est alors qu'il a pris son parti. Suivant le temps et la force du vent, il ne paraissait pas que l'ennemi eût pu amariner aucun de nos bâtiments, attendu qu'ils prolongeaient leur bordée pour s'élever au vent et conserver leur ordre de bataille, qui aurait été rompu s'ils s'étaient amusés à mettre en panne et des canots à la mer pour amariner, ce qui les exposait encore à être surpris en désordre par M. de Guichen. On peut croire que la brume et la nuit sont venues fort à propos pour eux, et qu'ils n'étaient que quatorze vaisseaux. La seule inquiétude qui me reste est pour la personne de M. de Vaudreuil, dont le vaisseau s'est trouvé à la queue et a été canonné longtemps par trois vaisseaux à la fois. Ce bâtiment-ci n'en a eu aucune connaissance. Ceux arrivés à Lorient disent que M. de Guichen en a repris pendant la nuit quelques-uns que les ennemis avaient déjà amarinés.

On peut juger par le parage où les Anglais croisaient, qu'ils attendaient la flotte des îles et non celle de Brest. S'ils eussent été en force pour s'opposer au passage de cette dernière, on peut être certain qu'ils eussent établi leur croisière sous Ouessant, et non pas à cent lieues au large, où cette rencontre a eu lieu dans une brume épaisse, et peut être regardée comme un des événements le plus marqués au coin du hasard. Il me tarde qu'on ait des nouvelles de l'arrivée de M. de Guichen à Cadix, il est fort à craindre que beaucoup de bâtiments ne se soient séparés du convoi ; le mal est qu'ils n'avaient pas de rendez-vous en cas de séparation. Et il faut observer que, dans les grands convois, c'est un inconvénient d'en donner, attendu que les traîneurs comptent là-dessus, craignent moins de se séparer et font moins d'attention.

Jusqu'à présent, j'imagine que je retournerai encore à Brest, à moins que je ne reçoive des ordres contraires; j'aurais figuré dans cette aventure si je m'étais trouvé à Brest lors du départ de M. de Guichen, et en vérité je suis sans regrets.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Au bas de la rivière de Bordeaux, à bord de la *Cérès*, le 6 février 1782.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je reçois aujourd'hui la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 26 du mois dernier ; je n'ai point encore reçu celle qui l'a précédée. J'attends depuis un mois un instant de vent favorable pour rallier à l'escadre de M. de Guichen, à Brest, vingt-cinq ou trente bâtiments traîneurs et égarés de plusieurs convois, que j'ai reçu ordre d'y conduire. C'est de là que j'irai je ne sais pas où. Il est à croire qu'on avait des projets sur

la Jamaïque. Les Espagnols sont partis de Cadix le 4 janvier avec quarante-deux vaisseaux de ligne et quatre mille hommes de troupes. On mande de Brest que M. de Guichen ne commande plus, et que c'est M. de La Mothe-Piquet qui va être chargé d'escorter le convoi avec six vaisseaux seulement. Ce sont des coups de vent continuels depuis un mois; il fit hier une journée affreuse, je fus au moment de voir perdre à la côte la moitié des bâtiments chargés par le Roi, que je dois escorter à Brest. Ils en ont heureusement été quittes pour des câbles, des ancres et des avaries.

Si Rodney était à la mer, il est vraisemblable qu'il ne sera pas plus heureux, et, moyennant cela, encore moins avancé que nous. La saison nous a beaucoup plus fait de mal que l'ennemi; M. de Grasse a peut-être les bras croisés actuellement, et n'a pas la possibilité de rien entreprendre. On sait que les Espagnols ont seize vaisseaux à Porto-Rico avec six mille hommes de troupes de débarquement. On peut présumer que la jonction des forces combinées qui devaient attaquer la Jamaïque devait s'y faire. M. de Castries paraît très-pressé, d'après les lettres qu'il m'écrit, de faire passer les transports qui sont ici à Brest. Je ne sais encore à quoi il me destine. Il m'a tenu trois mois à Brest avec des ordres d'être prêt à mettre à la voile au premier signal, et j'ai fini par aller à Bordeaux y ramasser tous les traîneurs et faire hâter les gens les moins pressés d'aller, de la plus mauvaise foi et de la plus mauvaise volonté. S'il était possible d'entrevoir quelque chose sur ma destination future, je vous en aurais bien de l'obligation, Monsieur le Duc; dans tous les cas, je serais même flatté que vous voulussiez bien la déterminer. Si l'année 82 était heureuse, j'imagine que la paix serait très-prochaine. Je suis persuadé que la prise de la Jamaïque la déterminera. Si leurs affaires prenaient une mauvaise tournure à Mahon et Gibraltar, leurs colonies seraient fort diminuées depuis le commencement de la guerre; la relâche de notre convoi est un grand obstacle aux succès des opérations de cette année qui devaient être et auraient été, je crois, concluantes.

Le vent d'aujourd'hui me fait espérer un départ très-prochain pour Brest; j'y recevrai vos ordres avec grand plaisir. J'imagine

que la paix seule, désormais, peut déterminer quelque chose pour Cherbourg. Il est à désirer aussi que les travaux de la rivière de Caen soient assez avancés pour y exciter le goût du commerce qui commence à être celui de la nation, et qui prendra généralement, surtout dans les premières années de la paix.

On dit ici Charleston assiégé ; on en conclut qu'il est pris. Il ne resterait plus que New-York aux Anglais, ce qui les resserrerait beaucoup et augmenterait prodigieusement les actions américaines.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Au mouillage du fort Royal, île Martinique, le 11 mars 1782.

M. DE LA METTRIE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Il me revient dans le moment qu'un bâtiment est expédié et part ce soir pour l'Europe, à l'effet d'y porter M. le marquis de Saint-Simon, que des avaries survenues à son navire ont forcé de revenir au mouillage; son retour me fournit les moyens de vous remettre derechef, sous les yeux, le tableau de notre situation. Je suis fâché que la célérité que l'on apporte à ce départ me prive de pouvoir entrer avec vous dans des détails qu'il est important de connaître, afin d'apprécier nos maux et d'en tirer des conséquences justes. J'aurai donc seulement l'honneur, Monsieur le Duc, de vous rendre les faits sans m'étendre sur toutes les causes. Je ne vous parlerai pas des raisons qui déterminent M. de Saint-Simon à désirer son retour; il est véritablement blessé. On ne lui a pas rendu la justice qu'il mérite, il devait s'attendre à des égards que son zèle et ses lumières méritent; il a un motif de consolation, c'est qu'il part, et emporte l'approbation et l'estime générale des troupes.

Depuis le 25 février que nous avons mouillé au fort Royal, l'armée s'est occupée à faire des réparations qui seront longues et qui ne peuvent être qu'imparfaites, faute de matière en tous genres. Plusieurs vaisseaux sont rentrés dans le port pour s'y caréner et arrêter leurs voies d'eau. Le convoi d'Europe, qui n'était pas parti à l'époque du 13 février, nous alarme, nous retient et nous enchaînera même longtemps en cette île; il résulte, nécessairement, que nos opérations ultérieures ne peuvent avoir leur plein effet. Les époques des saisons sont des choses sacrées dans ces mers-ci pour opérer avec fruit; le temps écoulé, vous ne pouvez entreprendre qu'en tremblant et sans espoir de succès.

L'arrivée de l'amiral Rodney avec dix vaisseaux, dont deux à trois ponts, change la face des choses. Réuni aux vingt-quatre vaisseaux de Hood, il se trouve plus fort que nous. Ils sont déjà à Sainte-Lucie, et leurs croiseurs paraissent journellement devant le fort Royal. Il est actuellement dangereux de venir chercher la Martinique; nous sommes sous le vent et dans l'impuissance de voler au secours de nos flottes. Une partie de nos vaisseaux ne peuvent être mis en activité faute d'agrès et d'hommes; l'armée, généralement, est dans l'impuissance d'agir faute de vivres, de mâts, de voiles et surtout de bras. Nous ne pourrons reprendre un peu d'énergie qu'à l'arrivée de nos flottes que nous voyons menacées. Si la Providence les conduit à bon port, cette bonne fortune nous permettra de filer vers la fin d'avril à Saint-Domingue. Alors nos vues sur la Jamaïque disparaissent; la saison sera trop avancée pour rien entamer; nous serons forcés d'aller sur la côte de la Nouvelle-Angleterre, où nous ne pourrons qu'observer nos ennemis. Rodney nous suivra et prendra à la Jamaïque sept vaisseaux qui, réunis aux huit de la Nouvelle-Angleterre, porteront son armée à quarante-neuf vaisseaux. Alors tout ce que nous pourrons faire de mieux sera d'aller attaquer Terre-Neuve, en leur dérobant notre marche.

Nous savons que l'amiral anglais annonce que sa première démarche sera d'aller reprendre Saint-Christophe, et qu'incessamment il s'y présentera. Nous devons craindre de revoir en peu cette colonie repasser aux mains de nos ennemis; les neuf cents

hommes que nous y avons laissés sont des moyens bien faibles pour résister longtemps. Leur position est critique à raison du peu de temps qu'ils ont eu pour réparer les fortifications, en établir de nouvelles, et y réunir des magasins de vivres et de munitions de guerre. Il est vrai que le climat ne combattra pas contre eux ; mais ils auront à repousser les habitants dont ils n'ont ni la confiance, ni l'indifférence, et surtout les nègres qui sont plus cruels dans cette colonie que partout ailleurs. Voilà donc bien des fléaux dont nous sommes menacés ; il ne reste plus qu'à savoir quel sera le dénouement. Le retardement prolongé du convoi, sa destruction et même d'autres malheurs peuvent nous plonger dans les plus cruelles calamités. Il est inouï qu'on ait aussi constamment négligé la plus belle portion des forces du Roi, et qu'on ne se soit pas avisé de prévenir la marche des ennemis! Pour cette fois-ci, ils calculent mieux ou sont plus heureux que nous.

Si nous en croyons les déserteurs de l'armée anglaise, l'amiral Rodney, qui est venu avec dix vaisseaux seulement, n'est pas dans une meilleure position, ayant laissé ses convois de l'arrière ; il en résulte que son armée est réduite à quatre onces de biscuit par jour, ce qui rebute le matelot, le fait murmurer et le porte à chercher les occasions de pouvoir déserter. Notre position à cet égard est encore meilleure que la leur ; nos équipages sont encore à ration complète, mais nos gens périssent excédés de fatigue et nous sommes sans ressources pour les remplacer, ce qui est affligeant. Toutes nos conquêtes de l'année 82 sont terminées, ce qu'il y aurait de plus avantageux serait de rappeler en septembre généralement l'armée ; l'État sauverait une partie des vaisseaux ; plus de dix sont déjà hors de service, et même sont si pourris qu'ils ne permettront pas qu'on tente de les radouber.

Il paraît que M. le marquis de Vaudreuil remplacera M. le comte de Grasse, aussitôt qu'il lui plaira de retourner en Europe ; alors ce nouveau chef aura longtemps le commandement des forces du Roi en Amérique, ce qui n'est pas un petit rôle et un poids médiocre.

L'intérêt que vous voulez bien prendre à ce qui me regarde, Monsieur le Duc, m'impose l'obligation la plus stricte de vous

faire part des engagements du comte de Grasse à mon égard. Ce général m'a promis le commandement du premier vaisseau ou frégate qui vaquera ; je dois m'attendre à voir éclore très-incessamment les effets de ses bontés et de sa confiance.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE LA METTRIE.

A Brest, le 13 mars 1782.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous apprendre mon retour à Brest, après une sortie de quinze jours, laquelle avait pour but de chercher d'abord deux vieux vaisseaux, que M. de La Mothe-Piquet avait perdus dans le coup de vent qui l'a forcé de relâcher, pour les faire rentrer à Brest, attendu qu'on voulait les réparer à temps pour qu'ils pussent faire partie du convoi qu'on prépare pour le mois d'avril, et qui nous emmènera vraisemblablement tous en Amérique. Ces vaisseaux sont revenus faisant effectivement beaucoup d'eau, et forcés de relâcher par une continuité de coups de vent dont on n'a jamais vu d'exemples aussi répétés. J'avais deux autres bonnes frégates, l'*Andromaque* et la *Surveillante*, sous mes ordres ; j'ai éprouvé le sort des autres ; le second coup de vent que j'ai essuyé a rompu mon gouvernail et m'a forcé de relâcher avant d'achever une croisière sur les côtes d'Irlande qui devait terminer ma course. Je n'ai rencontré que des coups de vent et n'ai pas vu d'ailleurs un seul bâtiment quelconque, quoique j'aie passé quinze jours à l'ouverture de la Manche. J'aurais pu être plus heureux, et il eût pu être très-agréable d'avoir une rencontre avec les trois frégates que je commandais, toutes trois d'égales forces et fort bonnes.

J'ai appris à mon arrivée la reddition de Mahon. Il serait bien à désirer qu'elle accélérât celle de Gibraltar. L'année 82 pour-

rait devenir concluante; car on est forcé d'avouer que les Anglais commencent à se découvrir dans bien des endroits pour conserver leurs principaux points, contre lesquels on pourra employer de grands moyens, quand une fois les objets de détail seront terminés.

Leur politique paraît mauvaise, s'ils n'ont pas une connaissance assez certaine de leurs forces et de leurs moyens pour continuer la guerre; car plus ils perdront, plus il est à croire qu'ils feront une paix désavantageuse.

M. de Guichen est actuellement joint aux Espagnols à Cadix, et si Gibraltar n'est pas ravitaillé en gros, il est à craindre qu'il ne le soit pas suffisamment en détail et que cela ne produise une cause de découragement dans la garnison. Il me tarde de voir cette affaire terminée, pour voir quel emploi les Espagnols feront ensuite des forces que cette place occupe si constamment à Cadix. On peut croire que si elles étaient occupées en Amérique ou aux Antilles, la question serait conclue et terminée depuis longtemps.

Il faut désirer la paix pour Cherbourg; je la désire bientôt aussi pour le repos public et celui des individus qui sont fort fatigués. J'aimerais mieux pour mon compte faire deux traversées de l'Amérique que de recommencer une croisière de quinze jours comme celle que je viens de faire. La frégate a beaucoup souffert, et je suis obligé d'entrer dans les bassins pour la réparer.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

A Brest, lundi 25 mars 1782.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je ne vous ferai point de détail des nouvelles apportées par la frégate l'*Aigrette*, attendu qu'elles arriveront avant ma lettre.

Elles sont apportées par M. de Livarot et M. le chevalier de Marigny, capitaine de vaisseau, officier de beaucoup de mérite et qui s'est distingué dans plusieurs occasions. Il est de la province et aura l'honneur de vous faire sa cour; je le lui ai particulièrement recommandé.

C'est lui qui a attaqué le vaisseau anglais l'*Ardent* dans la frégate la *Junon;* il a commandé depuis ce vaisseau dans le combat de M. des Touches et dans tous ceux de M. de Grasse. Il vous donnera mieux que moi tous les détails de la prise de Saint-Christophe. On ne peut refuser à M. de Bouillé bien des talents et de l'activité. Il fait honneur à son siècle. M. de Fléchin s'est également distingué, ainsi que toutes les troupes. Nous ne jouons pas à beaucoup près un rôle aussi distingué ni si heureux; cela me désole pour mon compte, mais aussi il y a bien des raisons pour cela. Nous n'avons point entamé Hood qui s'est montré avec autant de valeur que de talent. Cependant M. de Grasse, plus fort en vaisseaux, est sans reproche et n'a pu faire rien de plus. M. le chevalier de Marigny vous l'expliquera. Il était sans vivres, il ne les tirait qu'à mesure et en détail de toutes les autres îles. S'il fût resté à l'ancre, Hood les aurait interceptés. D'un autre côté, Hood n'avait d'autre but que celui de mouiller pour débarquer le général Prescott avec seize cents hommes, qui se flattait de sauver l'île. M. de Grasse, qui était certain qu'il n'y réussirait pas, était on ne peut pas plus heureux de le tenir dans cet espoir et de le garder à vue et au mouillage. Un ennemi vu et connu était moins à craindre que s'il eût ignoré ses mouvements. Le mal est qu'il n'ait pas été entamé après trois attaques où il n'y a eu que des échanges de boulets. Cependant leur arrière-garde a infiniment souffert dans la dernière attaque, et ils se sont esquivés, à la faveur de la nuit, au moment où M. de Grasse leur préparait des brûlots.

L'île de Mont-Sara sera attaquée et prise en retournant à la Martinique. On peut regarder la campagne finie aux îles du Vent pour cette année. Nos forces vont sans doute filer à Saint-Domingue, et on va répartir quelques escadres au continent de l'Amérique, ou bien attaquer la Jamaïque.

La frégate la *Gentille* arrive aujourd'hui et nous annonce un convoi nombreux venant de Saint-Domingue sous l'escorte de

quatre vaisseaux hors d'état, sous les ordres de M. le chevalier d'Albert. On croit ce convoi arrivé à Cadix.

On prépare toujours le convoi pour le courant d'avril. Je pourrais bien partir auparavant, et j'ai quelque soupçon que ce sera pour la Nouvelle-Angleterre, car on m'a prévenu de me disposer pour prendre de l'argent.

J'ai remis en rade aujourd'hui, après avoir réparé les avaries que le mauvais temps m'avait faites. L'île de Saint-Christophe appartient en partie aux habitants de Londres, et surtout aux membres du Parlement. On suppose avec raison que la prise de cette île fera grande sensation en Angleterre, et va émouvoir la bile de M. Fox à un certain degré.

Si la Jamaïque est seulement menacée avec quelque espoir d'y réussir, on peut croire que la paix ne tardera pas. L'opiniâtreté à poursuivre la guerre, où le changement de système dans la manière de la faire, ne seraient que des chimères, si nous pouvons seulement nous maintenir et conserver l'offensive, et ils ne pourraient à la fin faire la paix qu'au moyen de beaucoup de sacrifices.

Nous n'avons rien autre chose pour le moment, Monsieur le Duc. Je vous demande la permission de vous adresser dans peu un mémoire concernant les classes et leur conservation ; s'il mérite la lecture, je vous prierai d'en faire l'usage que vous jugerez le plus convenable auprès du Ministre. Comme les inspections seront séparées, je désirerais que cela me donnât celle de la Basse-Normandie. Cela me mettrait à même d'y faire un peu de bien et de défendre un peu les intérêts de nos côtes, étant soutenu par vous. Cette guerre-ci les a bien dévastées, et en vérité cette partie a bien besoin d'être surveillée et mieux économisée que ne le faisait M. de La Touche.

Je vous serai d'ailleurs obligé, Monsieur le Duc, de vouloir bien en élaguer et y ajouter et substituer tout ce que vous jugerez à propos, vos lumières et vos bontés m'étant également connues.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Au fort Royal, île Martinique, le 26 mars 1782.

M. DE LA METTRIE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

L'arrivée de notre convoi qui a percé jusqu'à nous, malgré la vigilance de trente-huit vaisseaux et grand nombre de frégates qui croisaient au vent, et à vue de la Martinique, est une chose aussi incroyable que fortunée. L'amiral Rodney, qui nous bloquait si étroitement depuis peu de jours, pouvait, en enveloppant cette flotte, nous réduire à des extrémités qui lui auraient donné tout avantage sur nous. Cet heureux hasard ne remplit cependant qu'imparfaitement nos vues et nos besoins. Ces cinquante transports, escortés par trois vaisseaux et deux frégates, ne fourniront pas en totalité les objets essentiels; les vivres s'y trouvent en petite quantité, les agrès, les toiles manquent en partie; peu de mâtures, mais infiniment peu de munitions de guerre; enfin, les bras sur lesquels nous comptions ont été négligés ou oubliés. Chaque vaisseau auquel il manque deux cents hommes trouve dans la flotte dix novices pour faire face à un aussi grand vide; cela sera à peine nécessaire pour la consommation de deux mois. Il résulte de la manière dont l'armée est équipée, qu'elle est plus faite pour désirer de retourner en Europe, que de rencontrer l'ennemi. Plusieurs de nos vaisseaux flottent à peine, il faut les conserver, parce qu'ils font nombre, et puis leur ménager la belle saison pour retourner en Europe pour ne pas les exposer aux plus grands malheurs. Malgré cet état de faiblesse, nous projetons de faire voile avant le 15 d'avril pour le Cap, et nous comptons que les trente-six vaisseaux qui composent l'armée en imposeront aux quarante et un des ennemis. S'il y avait un choc, cet événement serait mémorable; leur supériorité les porterait à se livrer, et il en résulterait que les deux armées seraient longtemps dans l'impuissance d'agir. Jusqu'à présent, il paraît que leur but est de vouloir intercepter nos flottes et de conserver

la position du vent. Comme ils ne paraissent plus depuis trois jours, le bruit se répand qu'ils vont attaquer la Grenade ou Saint-Christophe, ce qui est difficile à croire, car ils n'ont pas encore eu d'assez grands moyens pour entreprendre de faire des conquêtes. Rodney pourrait débuter par aller essayer ses armes contre Tabago, colonie que nous gagnerons à perdre. Présentement, le climat ne fait disparaître que neuf ou dix hommes par semaine, ce qui n'est pas médiocre, la garnison n'étant plus portée qu'à six cents hommes.

Une fois que nous serons réunis aux seize vaisseaux espagnols qui sont à Saint-Domingue, nous balancerons les forces des ennemis; mais nous ne devons pas espérer les surprendre, les primer par notre activité; nos alliés sont trop peu agissants, et toujours armés de crainte et de mauvaise volonté.

M. de Bouillé part jeudi pour Saint-Domingue, où il nous précède, à l'effet de tout précipiter; la saison qui s'avance et Rodney qui nous suivra, sont deux grands obstacles à tous nos projets. Nous embarquons une artillerie nombreuse, quatre mille hommes, l'élite des garnisons des Antilles.

Une division composée des plus mauvais vaisseaux escortera, pour l'Europe, le convoi de Saint-Domingue, qui sera des plus nombreux et des plus riches. En septembre, le comte de Grasse fera la même route avec le reste des vaisseaux doublés de bois, et laissera les doublés de cuivre et le commandement général des forces de l'Amérique au marquis de Vaudreuil.

Le comte de Barras retourne en Europe, sur la frégate la *Concorde*, par laquelle j'ai l'honneur de vous écrire, Monsieur le Duc. Cette quatrième lettre-ci, depuis mon retour aux îles du Vent, sera un témoignage authentique du désir sincère que j'ai de ménager vos bontés et mériter une place dans vos souvenirs. J'aime infiniment, Monsieur le Duc, les moments où je puis vous renouveler mes assurances d'attachement, ma reconnaissance et le très-profond respect avec lequel j'ai l'honneur d'être, etc.

DE LA METTRIE.

A Cherbourg, le 27 mars 1782.

M. DUMOURIEZ à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je suis fort inquiet de l'aventure de Saint-Christophe, où je trouve que l'amiral Hood joue un bien beau rôle; je suis persuadé que M. de Bouillé évacuera l'île, et je souhaite que cela soit fait avant l'arrivée de Rodney, sans quoi tout cela est à craindre pour la retraite; d'ailleurs nos îles se trouvent dégarnies de troupes. Voilà trois fois que Samuel Hood attaque M. de Grasse avec des forces très-inférieures sans être battu. Cela est bien honteux.

On prépare ici un convoi pour Brest en salaisons et légumes. Il vient de s'y passer une superbe action. Un bâtiment parlementaire s'est échoué par une tempête affreuse à deux portées de fusil du rivage entre l'onglet et le chenal. Aucune chaloupe ne pouvait aller au secours de cinq malheureux Anglais qui avaient fait deux radeaux. La mer montait, le premier radeau, monté de deux matelots et un mousse, avait été brisé par les vagues. Un nommé Gallien, voilier, un nommé Alix, jeune enfant de dix-sept ans, se sont élancés dans l'eau et ont sauvé un matelot qui était presque mort. Le nommé Gallien, quoique très-fatigué, ayant nagé tout habillé et en bottes, ne prit que le temps de se dépouiller, de prendre un verre d'eau-de-vie, et, malgré toutes les représentations, s'est élancé de nouveau à la mer et a joint les restes du premier radeau. Deux autres matelots se sont jetés à son exemple et ont sauvé le second matelot. Le brave Gallien a nagé avec le mousse sous son bras, et, quoiqu'ayant beaucoup bu d'eau, ne l'a pas lâché. Le peuple en foule avait formé une chaîne dans l'eau jusqu'à la poitrine, Gallien a rejoint cette chaîne plus mort que vif. Il restait encore le capitaine et un matelot sur le second radeau, composé du mât avec la hune et toutes les voiles et agrès. Il était très-dangereux d'y aborder, parce que si le nageur se trouvait pris dans les

cordages ou les voiles, il était perdu. Un jeune homme de dix-huit ans bien né, fils d'un fameux capitaine de ce port, nommé Servigny, neveu d'un capitaine de la Compagnie des Indes, nommé M. Soleil, cousin de MM. Dulongray, les plus gros négociants, s'est jeté à la nage, a joint le radeau d'où il a été précipité deux fois. Le capitaine prêt à périr s'est jeté sur lui, et, après mille dangers, il l'a porté à la chaîne du peuple. Alors, sans même se reposer, il est retourné au radeau d'où il a ramené, avec le même succès et les mêmes dangers, le dernier matelot. Il faut vous peindre la neige, la grêle, un vent impétueux, et des vagues de vingt pieds couvrant à tout moment tous les acteurs de cette scène héroïque, pour juger le mérite qu'ils y ont. Le commissaire de la marine a dressé un mémoire plus circonstancié de tous ces faits, pour l'envoyer à M. le marquis de Castries, avec les noms de ces six généreux habitants et une note des grâces dont ils sont susceptibles. Les deux plus méritants sont le jeune Servigny qui, presque honteux des éloges dont on l'accablait, croyait à peine avoir fait une belle action. Il demande, puisqu'on juge qu'il a mérité une récompense, qu'elle tombe sur sa mère qui n'est pas riche et qui s'est sacrifiée pour lui, et Gallien, qui, père de six enfants n'a écouté que l'humanité pour s'exposer continuellement au plus grand danger, et qui est malade. Cet homme a sauvé il y a deux ans la *Joséphine*, frégate corsaire du Havre. Dès qu'il y a ici un feu, il est le premier sur le toit de la maison; dès qu'il y a une alerte, il est à mes côtés pour aller dans un canot reconnaître le danger. Votre bienfaisance fait ici des héros, et les hommes de mon département vous ruineront à force de belles actions. Mais ils ne lasseront pas votre cœur. Je vous recommande le jeune Servigny et Gallien. Le ministre de la marine fera aussi quelque chose pour eux et pour les quatre autres, dont l'action est très-belle aussi, surtout celle du jeune Alix qui est pauvre. Je vous prie de vouloir bien me marquer votre satisfaction sur l'humanité qu'a montrée le peuple de Cherbourg, dont plus de deux cents personnes ont été dans l'eau, les plus avancés jusqu'à la poitrine, pour former une chaîne sans laquelle les six nageurs auraient été perdus comme les cinq Anglais. Je serais bien aise de pouvoir publier dans la ville

cette marque de votre satisfaction. Vous êtes déjà adoré dans ce pays-ci par l'aventure du prieur de Jobourg et de Duchesne. Ceci augmentera encore l'attachement du peuple et sa vénération pour le nom d'Harcourt.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

J'ai cru devoir faire un article à part pour ce qui concerne le sieur Le Blanc, capitaine de flûte, faisant ici les fonctions de capitaine de port. Ce vieux militaire était à la tête de tout, encourageait tout le monde, s'était mis dans la mer jusqu'à la ceinture, et c'est à ses conseils et à son exemple qu'on doit la bonne conduite de nos gens. Dans toutes les occasions, il agit de même, il est plein d'honneur et de zèle. L'état de ses longs services a été mis sous les yeux de M. le marquis de Castries par M. Mistral, qui, réuni avec le commissaire de la marine de Cherbourg et moi, sollicite depuis longtemps pour lui les appointements de capitaine de flûte, qui sont de 800 liv. Je vous supplie, Monsieur le Duc, de profiter de cette occasion pour appuyer cette demande, qui est très-juste, et mettra dans l'aisance un officier utile, qui n'a pour traitement dans une place très-fatigante, qu'une demi-solde de 18 fr. par mois.

Le 28 mai 1782.

M. DE CASSINI à M. le duc D'HARCOURT.

Le Roi a eu bien de l'humeur, et Paris crie bien fort sur le malheureux événement arrivé à M. de Grasse (1). Les plus

(1) C'est avec un vif intérêt qui sera partagé par nos lecteurs, que nous voyons éclater, à l'occasion du désastre éprouvé par le comte de Grasse, auprès des Saintes, îles situées à la hauteur de la Dominique, le patriotisme de nos officiers de marine. Dans toutes les relations dues aux historiens de la guerre d'Amérique, on ne trouve rien d'aussi touchant et d'aussi noblement écrit que les lettres qui suivent. Elles font un bien grand honneur à MM. de Cassini, Dumouriez, de Saint-Remy et de la Bretonnière.

échauffés voudraient qu'il eût fait sauter son vaisseau de cent dix canons plutôt que de rendre un amiral; tous le blâment d'avoir compromis la gloire de la marine et l'honneur de la nation par une témérité de soldat, toujours condamnable dans le général d'une grande armée, quand il n'y a que beaucoup à craindre et peu à espérer, tout à perdre et rien à gagner. Il paraît par la relation de Rodney que c'est plutôt la suite du combat que le combat même. Les Anglais ayant voulu s'emparer du *Zélé* qui ayant heurté la *Ville-de-Paris* était tout désemparé, M. de Grasse a été seul à son secours, d'abord, puis cinq vaisseaux ont suivi, et tous cinq ont été pris. Les courants et le calme ont empêché les autres de se joindre aux premiers, et par conséquent le combat de se renouveler et de devenir général. La *Ville-de-Paris*, l'*Ardent*, l'*Hector*, le *César*, le *Glorieux* sont pris. Le *César* a sauté, et on présume que le *Zélé* a coulé bas. M. de Vaudreuil commande le reste et va, dit-on, rejoindre les Espagnols. Le Roi a ordonné sur-le-champ de construire dix vaisseaux.

En attendant la réparation de cet échec, M. le comte d'Artois a la permission du roi d'Espagne d'aller à Gibraltar, et M. le duc de Bourbon la demande. Le premier part dans six semaines et n'emmène de sa maison que MM. de Maillé, d'Escars, de Crussol et d'Hénin. C'est bien des capitaines des gardes. M. d'Escars a troupe, et c'est une exception à la loi qui exclut les colonels de cette expédition. MM. de la Charce et de Sermond, qui sont officiers généraux, auraient fort désiré d'accompagner leur prince. M. du Nord (2) lui a dit en lui racontant ce qu'il avait ouï à Lyon sur sa laideur : M. le comte d'Artois qui va voyager n'entendra sûrement rien de semblable, si on est partout aussi véridique qu'à Lyon. Chacun loue l'extrême politesse et l'envie de plaire des Altesses septentrionales. Demain on leur donne *Iphigénie en Aulide* et un beau ballet, puis après-demain à Trianon *Zémire et Azor*. Le poëme de l'abbé Delille paraît dans la belle édition de M. le comte d'Artois. En vérité, ce sont de beaux vers

(1) Le grand duc de Russie, depuis Paul III, fils de Catherine II, était venu en France avec la princesse Dorothée-Sophie-Augusta, sa seconde femme. Ils voyagèrent sous le nom du comte et de la comtesse du Nord, et arrivèrent à Paris le 18 mai 1782.

qu'on critique déjà beaucoup et qu'on critiquera longtemps avant qu'on n'en fasse de meilleurs.

Je suis, etc.

CASSINI (1).

A Brest, le 29 mai 1782.

M. DE SAINT-REMY à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Avec quel meilleur citoyen pourrai-je m'affliger sur nos désastres ? Quelle triste suite d'événements pour nous, depuis l'imprudence de M. de Guichen à sa sortie du mois de décembre ! Quelle fatalité (vous m'entendez bien sous ce mot) dans nos combinaisons !

Vous me l'écriviez, il y a quelques mois, Monsieur le Duc : *Nos possessions dans les îles sont intactes ; nous avons fait quelques conquêtes ; l'honneur du pavillon français semble rétabli sur les mers ; nous avons appris un peu de manœuvre ; nous combinerons dans une autre guerre des projets de campagne ; nous pouvons obtenir une bonne paix ; il est temps de la faire.* La victoire complète de l'amiral Rodney sur M. de Grasse a trop bien justifié tout ce que vous sembliez prévoir. Elle est due sans doute à la supériorité du nombre des vaisseaux anglais, mais aussi à celle de la manœuvre de nos ennemis qui sont et seront longtemps encore nos maîtres pour combiner et pour opérer. Il paraît que nous n'avons pas su éviter que notre ligne de bataille fût coupée au vaisseau le *Glorieux ;* et c'est de là qu'est venu le désordre du reste de cette journée malheureuse dont vous aurez reçu des détails aussi certains que ceux que je pourrais vous envoyer, et dans laquelle notre plus grande perte, celle que toute la

(1) M. de Cassini, colonel de hussards, était attaché au duc d'Orléans. Il avait épousé la fille de M. de Pezay, dont il est question dans les Mémoires de Bezenval.

puissance du Roi ne peut réparer, est la mort de M. du Pavillon (1).

Il paraît aussi que M. de Grasse s'est trouvé seul exposé pendant quatre heures au feu de huit vaisseaux. Comment un vaisseau amiral se trouve-t-il ainsi isolé ? L'*Ardent* ayant été démâté et faisant même à sa sortie du fort Royal, ainsi que l'*Hector* déjà condamné à son départ de Brest, un pied d'eau par heure, a cherché à se rallier à son général, et a ainsi attiré sur la *Ville-de-Paris* quatre vaisseaux de plus qui l'avaient combattu. La *Couronne*, matelot de l'avant de M. de Grasse, et le *Triomphant*, son matelot de l'arrière, ne l'ont joint que vers le milieu de l'action; et l'acharnement des Anglais était tel contre la *Ville-de-Paris* (2), que le *Triomphant* n'a eu que quarante hommes de tués, et qu'il n'y en a point eu sur la *Couronne*.

Je pense aux causes de ce combat inégal et malheureux; et je vois dans la rade de Brest six vaisseaux qui devenaient ici très inutiles, puisqu'il était facile aux Anglais de les bloquer avec les vingt qu'on devait savoir qu'ils conservaient en Europe ; à Cadix trois vaisseaux à trois ponts qui devaient y être plus inutiles encore. Ces neuf vaisseaux envoyés en Amérique où l'on était instruit que nos ennemis rassemblaient de grandes forces, nous eussent procuré une égalité nécessaire. Je vois encore une flotte de trente vaisseaux de ligne qui va combattre et n'est approvisionnée, faute de munitions, que de quarante coups par pièce !

Je pense aux suites; et je vois nos conquêtes dépourvues de leur garnison, être à la merci des Anglais, s'ils peuvent y débarquer des troupes. Je vois Saint-Domingue bientôt affamé

(1) La marine française perdit en même temps que M. du Pavillon, major général des flottes, l'intrépide la Clochetterie qui, en 1778, inaugura la guerre d'Amérique par la victoire remportée par la *Belle-Poule* sur la *Licorne*. Il faut ajouter au nombre des officiers qui périrent dans cette triste journée, le capitaine de Marigny et le brave et intéressant de la Mettrie, dont on a pu apprécier l'intelligence et le patriotisme dans les lettres que nous avons publiées ci-dessus.

(2) Le vaisseau amiral la *Ville-de-Paris* était précisément le navire que le corps de ville de Paris avait, en 1762, offert à Louis XV. Il fut abîmé avant d'arriver en Angleterre avec un autre navire français, dans une tempête qui engloutit aussi les deux vaisseaux anglais dont ils étaient accompagnés.

par trente vaisseaux et vingt mille hommes de troupes espagnoles et françaises, ne comptant point ses garnisons dans ce nombre.

Je cherche nos ressources après cette catastrophe; et je vois Brest, le premier arsenal de nos forces maritimes, dépourvu de bois, de chanvre et de fer, et de provisions de bouche. On ne peut ni achever la construction d'une frégate, ni l'armement de quelques vaisseaux. J'y vois un bassin rendu inutile pendant la guerre, où nous avons tant de vaisseaux à radouber, pour un agrandissement qui ne devait être qu'un ouvrage de temps de paix. J'y vois entrer depuis deux jours un bâtiment prussien chargé de mâtures dont on manque absolument, et qui serait renvoyé, sans la fermeté du commandant de ce port, parce qu'on trouve ce bois trop cher; comme si la guerre souffrait des économies sur des objets de première nécessité, surtout lorsque ce sont des productions étrangères! C'est en payant à un haut prix les munitions navales aux nations du Nord, que les Anglais en remplissent journellement leurs magasins, assurés qu'ils sont de nous appauvrir davantage en nous écartant de la concurrence. Je vois nos îles si mal approvisionnées, qu'elles ne peuvent qu'à peine subvenir aux consommations journalières de nos flottes, et encore moins à leurs besoins après des échecs.

Ce que nous avons de forces navales est dispersé et comme bloqué. Quels moyens aura-t-on pour les réunir? Compterons-nous sur les efforts d'un allié dont le ministère nous trahit depuis trois années? Les preuves de sa félonie qu'on va mettre sous les yeux de notre Cour, suffiront-elles auprès du roi d'Espagne? D'ailleurs la nonchalance de cette nation permet-elle d'en espérer beaucoup? Que les Espagnols nous donnent vingt-quatre vaisseaux avec leurs équipages seulement; voilà, ce me semble, notre ressource la plus certaine dans notre situation, en obtenant encore que les Hollandais feront, avec des moyens suffisants, la guerre et le commerce du Nord pour le partager avec nous.

Je m'aperçois un peu tard, Monsieur le Duc, que le malheur de l'État qui est devenu le mien, me rend peut-être trop indiscret, mais je m'honore de mes sentiments patriotiques, et

presque de leur indiscrétion, devant un des plus estimables Français.

Je suis, etc.

SAINT-REMY.

TABLEAU

DES FLOTTES FRANÇAISES ET ANGLAISES AU COMBAT DE LA DOMINIQUE, LE 12 AVRIL 1782.

AVANT-GARDE OU DEUXIÈME ESCADRE.

Le *Pluton*	74	d'Albert de Rions.
Le *Marseillais*.	74	de Castellane Majastre.
Le *Duc-de-Bourgogne*.	80	Le chevalier d'Espinouse.
Le *Caton*	64	de Frammont.
Le *Bourgogne*.	74	Le chevalier de Charitte.
Le *Triomphant*	80	Le Mis de Vaudreuil, commandant. Le chevalier du Pavillon, capitaine de pavillon.
Le *Magnifique*.	74	Mackarti-Macteigue.
Le *Conquérant*	74	de la Grandière.
Le *Réfléchi*	64	de Medine.
Le *Magnanime*	74	Le Bègue.
Le *Destin*	74	Du Maitz de Goimpy.
Le *Diadème*.	74	de Monteclerc.

CORPS DE BATAILLE OU PREMIÈRE ESCADRE.

Le *Glorieux*.	74	Le vicomte d'Escars.
Le *Sceptre*	74	Le comte de Vaudreuil.
L'*Eveillé*	64	Le Gardeur de Tilly.
La *Couronne*	80	de Mithon.
La *Ville-de-Paris*. . .	104	LE COMTE DE GRASSE, général. de la Villeon, capne de pavillon. de Vaugiraud, major.

Le *Languedoc*	80	Le baron d'Arros.
Le *Dauphin-Royal* . .	70	de Montperoux.
Le *César*	74	de Marigny.
L'*Hector*	74	de la Vicomté.

ARRIÈRE-GARDE OU TROISIÈME ESCADRE.

Le *Jason*	64	Le chevalier de Villages.
Le *Citoyen*	74	de Thy.
Le *Brave*	74	d'Amblimont.
Le *Scipion*	74	Clavel.
L'*Ardent*	64	de Gouzillon.
Le *Zélé*	74	Le chevalier de Gras-Préville.
L'*Auguste*	80	de Bougainville, commandant. de Castellan, capitaine de pavillon.
Le *Northumberland*. .	74	de Saint-Cézaire.
Le *Palmier*	74	de Martelly de Chautard.
Le *Souverain*	74	de Glandevès.
Le *Neptune*	74	Renaud d'Aleins.
L'*Hercule*	74	de la Clocheterie.

FLOTTE ANGLAISE.—AVANT-GARDE.

Le *Royal-Oack*	74	Burnett.
L'*Alfred*.	74	Bayne.
Le *Montagu*.	74	Bowen.
L'*Yarmouth*.	64	Parry.
Le *Vaillant*.	74	Goodall.
Le *Barfleur*.	90	Samuel Hood, vice-amiral. Knight, capitaine de pavillon.
Le *Monarch*	74	Reynolds.
Le *Warrior*	74	Wallace.
Le *Belliqueux*.	64	Southerland
Le *Centaure*.	74	Inglefield.
Le *Magnificent*	74	Linzee.
Le *Prince-Williams*. .	64	Wilkinson.

CORPS DE BATAILLE.

Le *Bedfort*	74	Edmund Affleck.
L'*Ajax*	74	Charrington.
Le *Repulse*.	64	Dumaresque.
Le *Canada*	74	Cornwallis.
Le *Saint-Albans* . . .	64	Inglis.
Le *Namur*	90	Fanshaw.
Le *Formidable*	98	RODNEY, amiral, Charles Douglas, capne de pavillon.
Le *Duke*	98	Gardner.
L'*Agamemnon*.	64	Caldwell.
La *Resolution*.	74	Manners.
Le *Protée*.	64	Bukner.
L'*Hercule*.	74	Savage.

ARRIÈRE-GARDE.

L'*America*	64	Samuel Thompson.
Le *Russel*.	74	Saumarez.
Le *Fame*	74	Barbor.
L'*Anson*.	64	Blair.
Le *Torbay*	74	Gidouin.
Le *Prince-Georges* . .	98	Williams.
La *Princessa*	70	Drake, contre-amiral. Knatchbull, capitaine de pavillon.
Le *Conqueror*.	74	Balfour.
Le *Non-Such*	64	Truscott.
L'*Alcide*.	74	Charles Thompson.
L'*Arrogant*	74	Cornish.
Le *Marlborough*. . . .	74	Penny.

A Cherbourg, le 29 mai 1782.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Il est absolument impossible d'empêcher la nouvelle terrible que je vous ai envoyée de se répandre. Elle a été apportée ici par cinq cents personnes, qui ont été témoins des réjouissances publiques en Angleterre, qui l'ont dit à toute la ville, et qui se sont répandues dans toute la France en la publiant. Vous jugez combien je souhaite qu'elle ne soit pas vraie ; mais il est difficile de la contester.

Le ministère anglais n'oserait pas tromper sa nation aussi grossièrement, en lui faisant faire des réjouissances publiques. La lettre de Rodney est officielle ; elle contient l'état nominatif des morts et des blessés de son escadre. Elle est apportée par le lord Crawston au Roi et par le capitaine Byron à l'Amirauté. Qu'avons-nous à opposer à l'authenticité de cette nouvelle ? Rien d'officiel. Un aviso parti du 12 au soir de notre flotte donne à la Martinique des nouvelles vagues qui en partent le 16 pour venir en France. M. de Grasse n'écrit point par cet aviso, ni M. de Vaudreuil. Le soin qu'a M. de Bouillé de mander à Mme de Vaudreuil que son mari se porte bien, est une preuve qu'il y a quelque malheur. Il ne parle point du combat.

J'avoue que je crois que Rodney a dépêché le lord Crawston, qu'il a écrit la dépêche officielle, et que très-certainement il n'aurait pas eu l'impudence de mander qu'il a pris M. de Grasse et la *Ville-de-Paris*, si cela n'était pas ; il sait qu'il n'est pas aimé et il ne risquerait pas son honneur et sa vie par un pareil mensonge.

Je crois que s'il y en a, c'est de notre côté. Je crains que nos Ministres ne jugent la nation assez avilie pour vouloir la tromper. Il vaudrait mieux se servir de la vérité pour lui rendre toute son énergie, mais il faudrait ensuite savoir l'employer à la chaude.

Si les deux nations qui languissent à Cadix et dans les vains projets de l'inutile siége de Gibraltar, voulaient réunir tous leurs vaisseaux à Brest, il serait encore temps de faire par désespoir ce qu'on aurait dû faire au commencement de la guerre par système raisonné, et de nous mener en Angleterre à la fin du mois d'août. Il ne faudrait y porter que des fusils, des canons, et prendre un port, soit Portsmouth, soit Plymouth, pour que nos escadres pussent y stationner et nous y apporter nos besoins. C'est là notre unique ressource; on ne l'emploiera pas, notre ruine sera achevée en peu de temps et suivie de près de la ruine ou de la défection de nos faibles alliés!

Voici l'extrait de ce qui est venu ici en droiture de Nantes. Vous avez les nouvelles de Versailles.

On a fait les réjouissances dans les îles, vendredi passé. Elles avaient été faites à Plymouth le 20 (lundi), et on y fit passer tous nos officiers prisonniers au milieu de la place, au travers de la joie insultante et grossière du peuple!

Mes pauvres suisses sont sur les dents de toutes ces conduites, et il est très-pressant que le régiment que vous destinez pour Valognes y arrive.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Le 9 avril, M. de Grasse fait sortir de la Martinique un convoi de quatre-vingts à cent bâtiments de transport et six mille hommes de troupes, escorté du *Sagittaire* et de l'*Experiment*, et de plusieurs frégates,

Ce même jour, M. de Grasse a connaissance que l'amiral Rodney veut intercepter ce convoi. Il met à la voile et présente le combat à l'amiral anglais. Dans l'engagement, le général français fait rentrer le convoi à la Guadeloupe. Le soir du même jour, le convoi fait route pour Saint-Domingue, le *Saint-Esprit* et le *Spectre* s'étant abordés sont obligés de rester à la Guadeloupe.

Le 10, M. de Grasse met à la voile et observe l'amiral anglais en se tenant au vent.

Le 11, M. de Grasse a trente vaisseaux et l'amiral anglais trente-sept.

Le 12, il y a eu une affaire générale dans laquelle nous perdons le *Glorieux*, et qui a duré jusqu'au soir. Le 14, M. de Grasse se disposait à un troisième combat.

Le 16 avril, l'aviso arrivé à Nantes et parti de la Martinique, est arrivé le 16 de mai à Nantes.

A Versailles, le 31 mai 1782.

M. de Cassini à M. le duc d'Harcourt.

C'est toujours moi, Monsieur le Duc; mais il faut bien ajouter aux mauvaises nouvelles que vous savez déjà que le *Caton* et le *Jason* ont été pris après les cinq autres. M. de Vaudreuil est arrivé à la Martinique avec dix-neuf vaisseaux. M. de Bougainville est ailleurs avec six. On dit que M. de Grasse se plaint de ce dernier, et qu'il a mandé au gouverneur de son fils que l'amiral anglais avait eu par-dessus lui l'avantage d'une armée bien disciplinée. Selon les uns, M. de Grasse a eu cent trente hommes tués ou blessés. Sur mille trois cents, ce serait peu; selon d'autres, il n'est resté que lui, cent trente hommes, ce serait beaucoup. Il paraît plus sûr de croire la troisième version, qui lui accorde deux cent dix tués et six cents blessés. On regrette vivement M. du Pavillon qui a été tué ainsi que M. d'Escars et M. de Saint-Césaire. M. de Marigny a sauté avec son vaisseau. Pour consolation de tant de désastres, on dit que M. de Suffren a battu les Anglais dans l'Inde et leur a pris deux vaisseaux. Deux sont moins que huit, mais, sous le rapport des lieux, c'est beaucoup. Cette nouvelle vient d'Angleterre et y a, dit-on, tempéré l'excessive joie du triomphe de Rodney. La ville de Paris donne un vaisseau au Roi; les six corps en donneront un autre, les états de Bourgogne un de cent dix canons; Monsieur et M. le comte d'Artois ensemble en donnent un aussi. Ce bon exemple sera sans doute suivi et réparera une partie de nos pertes; les Clobs (1) se cotisent déjà et ont ouvert une souscrip-

(1) C'est sous le nom de *Clobs* et de *Klops*, que sont désignés pour la

tion. Mais les hommes et le temps ne se réparent pas, ou du moins ne se réparent qu'à la longue. On attend ce soir le vicomte de Mortemart qui est arrivé sur une frégate et a envoyé ses paquets devant lui. Il a fait, dit-on, une action brillante d'audace et de sang-froid, en remorquant le *Glorieux* pendant longtemps, et il eût réussi à le sauver du milieu de l'armée anglaise, s'il eût pu l'être.

Rien n'a été plus brillant que le dernier opéra donné ici au comte du Nord. On dit que le bal paré du 18 le sera encore davantage. Il est triste d'être obligé de donner des fêtes dans les circonstances où l'on se trouve ! Cela prouverait bien que la magnificence et la pompe ne font pas la joie, si ce n'était une de ces anciennes vérités aussi vieilles que les Cours.

Mille hommages, etc.

CASSINI.

A Rouen, le 2 juin 1782.

A Monseigneur le maréchal d'Harcourt.

Animé par le patriotisme, j'ose vous adresser mes vœux et vous représenter que, depuis longtemps, j'engage les négociants de cette ville à faire bâtir un vaisseau de guerre pour en faire présent au Roi ; mais les malheurs que le commerce a essuyés dans la guerre présente les mettent hors d'état de pouvoir fournir à toute la dépense d'un vaisseau de cent canons. C'est pourquoi, Monseigneur, j'ose vous supplier de favoriser mes intentions, d'adopter mon projet, et d'engager la noblesse, le clergé de Normandie, les chambres souveraines, et le corps municipal de Rouen, à fournir avec tous les autres citoyens à la dépense d'un vaisseau de cent canons.

Si vous adoptez mon projet, je suis content, et je suis certain

première fois ces clubs d'importation anglaise, qui, après avoir été dans l'origine de simples réunions de nouvellistes, ont joué dix ans plus tard un si grand rôle pendant la Révolution.

qu'il réussira. Je vous supplie, Monseigneur, de m'accorder la grâce que je vous demande instamment; c'est de demander en votre nom au Ministre que ce vaisseau soit bâti sur les plans et sous les ordres du sieur Forfait, de Rouen, ingénieur de la marine royale, maintenant à Brest, votre protégé. C'est le vœu de tous les citoyens, son mérite est connu ici, et je me suis aperçu qu'ils ne seraient pas portés à fournir à la dépense d'un vaisseau qui serait construit sur les plans d'un autre ingénieur. On désire n'employer sur ce vaisseau que des Normands.

Daignez, Monseigneur, me faire connaître vos intentions, afin que je m'y conforme.

J'ai l'honneur, etc.

JACQUES FERET fils,
Rue Percière.

A Paris, le 2 juin 1782.

M. DE PONTCHAROST à Mme la duchesse D'HARCOURT.

Je répare mes torts, Madame la Duchesse, et en deux fois vingt-quatre heures vous aurez deux fois de mes nouvelles; j'arrive de Versailles. Je commencerai par vous faire mon compliment par l'intérêt que vous prenez à MM. de Mortemart, en vous annonçant que M. le vicomte de Mortemart a su ce matin par son maître et dans son cabinet intérieur, où il a été une demi-heure en tête-à-tête avec son souverain, qu'il l'avait fait capitaine de vaisseau. Hier, en allant à Saint-Hubert, le Roi ayant été instruit que M. le vicomte de Mortemart, arrivant de Brest, venait de passer pour se rendre à Versailles, lui a fait dire de venir lui parler; il l'a fait monter dans son carrosse, et après l'avoir entretenu trois quarts d'heure, il lui a laissé continuer sa route pour Versailles.

Dans le combat du 9 avril, le *Jason* et le *Caton* ayant eu ordre de se rendre à la Guadeloupe pour s'y raccommoder de leur mieux, reçurent en même temps de M. de Grasse l'ordre le plus exprès de venir le rejoindre, quand même l'ennemi

resterait dans ces mêmes parages. En effet, le trop de zèle de venir rejoindre la flotte française les a fait quitter, après cinq jours de ravitaillement, la Guadeloupe. Mais à peine élevés en mer, ils ont poqué dans une division de dix vaisseaux anglais qui les ont capturés, ce qui fait que nos ennemis ont sept vaisseaux à nous. M. de Vaudreuil est arrivé à Saint-Domingue et tout le convoi parti de la Martinique. Il mande qu'il est arrivé avec dix-neuf vaisseaux et qu'il y a trouvé les deux vaisseaux qui avaient escorté le convoi, ainsi que M. de Solano, avec dix-sept vaisseaux espagnols.

M. de Bougainville, avec six vaisseaux, n'était pas encore arrivé au départ de M. de Mortemart, que M. de Vaudreuil a expédié en arrivant à Saint-Domingue pour venir nous apprendre que tout n'était pas perdu. On n'est point inquiet ici des six vaisseaux de M. de Bougainville, parce qu'ils ont pris par le Nord, route que les Anglais n'ont pas prise.

M. le baron d'Escars, M. de Marigny, M. du Pavillon, M. de Saint-Césaire ont été tués, ils sont très-regrettés, mais surtout M. du Pavillon.

Il me paraît que la nation française n'a pas perdu courage. Monsieur et M. le comte d'Artois donnent chacun 600,000 livres pour un vaisseau de quatre-vingts canons; et Monsieur, pour payer sa quote-part, a ordonné à ses premiers maîtres de la garde-robe d'envoyer sur-le-champ son habit de diamants à son bijoutier pour les vendre. Le Roi a nommé ce vaisseau les *Deux-Frères*. La Bourgogne donne un vaisseau de cent dix canons. Les États d'Artois, le Languedoc, la Bretagne, le clergé, les villes de Marseille, de Bordeaux et de Nantes, la ville de Paris, les six corps, les fermiers généraux des aides, ceux des domaines, les receveurs généraux des finances; en voilà quatorze de bon compte.

Le klops ou assemblée de nouvellistes à Paris a déjà réuni près de 100,000 écus. M. de Fleury m'a dit à dîner qu'il avait déjà reçu plus de cent lettres de différents particuliers et de communautés, pour lui offrir des secours. Mais le Roi ne recevra rien des particuliers et n'acceptera que des corps. Il n'y a que Messieurs les frères du Roi exceptés, dont l'aîné accepte le présent d'un vaisseau.

On parle mal de M. de Bougainville, ainsi que des deux vaisseaux matelots de M. de Grasse, entre autres de l'*Ardent,* monté par M. de La Vicomtal, ainsi que de M. Mithon.

PONTCHAROST.

On dit que M. le comte d'Estaing part très-incessamment pour Saint-Domingue, afin d'y prendre le commandement total des forces, tant de terre que de mer, françaises et espagnoles.

Le baron de Clugny m'a assuré ce matin que nous avions six cent mille pieds cubes de bois au Havre, et que nous aurions vingt vaisseaux neufs pour le mois de janvier prochain.

Le 4 juin 1782.

M. de la Bretonnière à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Quelle journée! pût-on l'effacer à jamais de l'histoire! mais non, il n'est pas possible! les larmes coulent à tout Français. Si quelque chose pouvait les arrêter, c'est la réponse noble et élevée qu'on dit que le Roi a faite lorsque cette fatale nouvelle lui a été annoncée. Qu'il parle! il y a bien des ressources dans la nation. Un effort peut tout réparer; qu'on le fasse donc, et qu'on aille vite. Qu'on ordonne le double des vaisseaux perdus. Les villes et les provinces s'empresseront.

Laissera-t-on toujours trente-cinq vaisseaux inutiles et sans rien faire à Cadix? On ne croira donc jamais que Gibraltar sera infiniment mieux bloqué dans la Manche que dans la rade de Cadix, où il ne l'est point du tout! Six chebecs, six frégates et deux petits vaisseaux avec des chaloupes canonnières, une escadre légère en station devant Lisbonne, les Espagnols n'ont pas besoin d'autre chose. Le reste de leurs forces devrait être à la Havane et chez nous à poste fixe. C'est un grand malheur pour nous et pour eux peut-être d'être obligés d'agir ensemble,

peut-être finira-t-on de part et d'autre par s'y accoutumer. L'intérêt commun rassemble les partis les plus opposés. On dit qu'ils s'exécutent de leur mieux et nous envoient trente-cinq vaisseaux. Nous en avons encore au moins douze, non compris ce qu'ont les Hollandais. Allons devant Plymouth et Portsmouth. Nous sommes supérieurs dans ce moment. Rodney, après la victoire même, est délabré. On intercepterait tout ce qui reviendrait en Europe. Il est encore bonne heure; il ne faut pas un portemanteau bien considérable pour aller en Angleterre, assemblons vingt-cinq ou trente mille hommes, qu'on choisisse un beau temps, et je me chargerais de les mettre à terre!

Mais tout est devenu difficile, et le temps se passe en préparatifs depuis que nous sommes devenus aimables et trop policés. Il faudrait savoir passer sans emporter son *nécessaire*, mais seulement ses bottes et deux chemises! Il faut que nos escadres, quand elles sont plus fortes, ne craignent pas d'aller dans la Manche.

Il faut fermer Plymouth et Portsmouth.

Il faudrait une armée d'observation à Dunkerque pour fixer l'attention des ennemis de ce côté ou pour y passer avec les Hollandais, s'ils se dégarnissaient. Il faudrait embarquer des troupes à Brest, au Havre, à Cherbourg, à Lorient, à Saint-Malo. Et dans un beau temps, bien choisi, qui ne peut manquer dans cette saison, se réunir et faire route sur-le-champ sans perdre un instant. Il serait à propos d'avoir l'air de menacer l'Angleterre et de descendre en Irlande. Cork est l'endroit que je choisirais de préférence. Sans Cork, ils ne peuvent plus vivre dans leurs colonies. Et de là se porter sur Kingstown et Dublin.

L'apparence de la chose même bien décidée leur ferait demander la paix (1).

L'histoire des vaisseaux pris n'est rien par elle-même, ce ne sont plus que de vieux morceaux de bois hors d'état de navi-

(1) Nous ne pouvons nous empêcher de remarquer combien est généreux et éminemment français cet esprit chevaleresque, qui puise dans le sentiment même des malheurs causés par une défaite imprévue un nouveau courage et cherche immédiatement les moyens de prendre une revanche éclatante. Celui que le patriotisme inspire à M. de la Bretonnière aurait eu certainement d'heureux résultats.

guer, surtout les trois derniers; il n'y a que les hommes et la suite qui en est fâcheuse, et le souvenir amer d'une journée qui laisse une tache éternelle dans l'histoire de la nation!

Voilà M. de Vaudreuil au Cap avec dix-neuf vaisseaux et son convoi de cent quarante-quatre voiles. Les troupes y sont rendues; il ne manque plus que M. de Bougainville qui, sans doute, n'aura pas tardé à s'y rendre. M. de Bouillé y est aussi. Il est d'ailleurs impossible de mettre deux hommes plus braves à la tête de l'expédition et d'en trouver un plus expéditif que M. de Bouillé. Si la descente a lieu, la Jamaïque sera prise.

Le vicomte de Mortemart ne vous laissera rien ignorer, Monsieur le Duc, et vous verrez notre position mieux que bien d'autres.

Le coup est fait pour atterrer; mais le courage ne manque pas à la nation.

Nous avions huit ou neuf vaisseaux de moins que les Anglais dans cette journée, que le calme et le désordre qui s'ensuit a rendue si malheureuse pour nous, en augmentant pour eux les les avantages du nombre.

Il est bien à craindre que M. de Grasse n'ait quelques reproches à faire à quelques capitaines.

Il est fâcheux pour lui de survivre à une pareille journée; on dit qu'il n'avait plus de boulets quand il s'est rendu.

Mais pourquoi ne pas finir les questions entamées lorsque cela est possible? Il y a toujours à gagner à ne pas recommencer et à profiter des instans où on est le plus fort et où l'on peut mettre le désordre chez l'ennemi. Il s'est contenté de harceler Hood sous Saint-Christophe, tant qu'il était embossé: cela était fort bien; mais il semble qu'il n'aurait pas dû le laisser appareiller sans l'attaquer et le mettre hors d'état de se joindre à Rodney, et l'entamer étant le plus fort.

On est aussi quelquefois gêné par des instructions. On craint de se livrer, quand on a une suite d'opérations qu'on regarde comme certaine sur son plan, et qu'un combat à outrance; ce qui souvent peut rester sans effet décisif, et peut arrêter par l'impossibilité de réparer les vaisseaux.

Si nous sommes les plus forts visiblement, il ne faut pas craindre de s'enfoncer dans la Manche avec beau temps. Si

nous ne sommes qu'en mesure, il ne faut pas quitter l'ouverture de la Manche et les Sorlingues.

Les Hollandais au moins agiraient et nous feraient passer des munitions navales, tandis que nous occuperions les ennemis; cet objet devient de la première nécessité. Les Anglais n'ont et ne peuvent armer que vingt-cinq vaisseaux dans ce moment, et je crois que nous serions infiniment plus forts avec les Espagnols.

J'ose offrir aujourd'hui mes services à M. de Castries, s'il doit y avoir une campagne de la Manche, croyant être peut-être un des officiers qui la connaît le plus, et qui pourrait n'y être pas inutile au général qui y commanderait.

Mais il est peut-être tard, étant prêt à partir et n'attendant que les ordres de la Cour, que tout ceci rend peut-être indécise pour un moment sur le parti qu'elle prendra.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE (1).

(1) Les Français perdirent dans ce combat cinq vaisseaux de ligne, en y comprenant l'*Ardent*. Quatre de ces vaisseaux eurent la fin la plus déplorable. Le *César* sauta le même soir par l'imprudence des amarineurs. L'*Hector*, démâté de son grand mât de hune, fut attaqué sur le banc de Terre-Neuve, à son retour en Europe, par La Touche, capitaine de vaisseau, et le sieur de Tallouge, lieutenant, qui le maltraitèrent tellement, qu'il coula bas quelques jours après à la vue d'un bâtiment marchand, qui ne put sauver que deux cent cinquante hommes de son équipage. La *Ville-de-Paris* et le *Glorieux* périrent corps et biens en revenant en Europe. Enfin, l'*Ardent*, après avoir été deux fois en danger de naufrager, eut le bonheur de regagner Antigues, où il fut condamné.

Cette bataille coûta la vie aux sieurs de St-Césaire, du Pavillon, vicomte d'Escars, de la Clochetterie, de la Vicomté, Bernard de Marigny, capitaines de vaisseau; de la Mettrie, l'Hermite-Maillane, de Karvel, d'Orsin, de Villeneuve-Flayosc, baron de Rebender, suédois, lieutenants; de Beaucouse, Visdelou de Liscouet, de Quatromani, napolitain, enseignes; de Brochereuil et Moracin, officiers auxiliaires; de Kerolain, garde de la marine; de la Forgerie et de Trogoff, officiers d'infanterie.

L'on remarqua parmi les blessés, le comte de Vaudreuil, chef d'escadre; Le Bègue, de Thy, de Médine et de Champmartin, capitaines de vaisseau; de Mallet, du Rouret, de Vieuxbourg de Rosilly, de Clérimbert, de Champagny, Dupuy, le chevalier de Carcaradec, d'Assas-Mondardier, Tredern de Lezerec, Depiés, de Trogoff, de Portzampac, lieutenants; Barton de Montbas, de Laulanie, de Marnières, de Montigny, enseignes; de Bles-

A Versailles, le 8 juin, au soir.

M. DE CASSINI à M. le duc D'HARCOURT.

Vous avez eu, Monsieur le Duc, une lettre de M. de Mortemart, et une, je crois, aussi du vicomte; ainsi, je ne vous répéterai aucun des détails qu'ils vous ont fait mieux que moi. Mais je vous dirai que j'ai bien joui de leur joie, de leur gloire, de leur triomphe, car c'en était un ici en vérité pour eux, pendant ces trois dimanches derniers. Ils sont partis depuis et on n'a pas encore cessé de faire leur éloge. Les princes et les marins louent le vicomte et ses deux frères, et la race. On dit que M. de Grasse demande un conseil de guerre et fait des inculpations exagérées. Un noyé s'attache aux brins d'herbe. Le Roi a refusé tous les dons que voulaient lui faire les particuliers et les associations particulières, même l'offre de Messieurs les gardes du corps, quoique l'exposé de leurs motifs et de leurs moyens fût également bien fait. La Reine en a été attendrie jusqu'aux larmes. Marseille, Bordeaux ont été acceptés. On compte sur douze; il y en a déjà huit.

La Commission vient de supprimer les Bernardins par tout le royaume. 10,000 livres aux abbés, 1,800 livres aux dignitaires, 1,700 livres à chaque religieux, qui vivra en prêtre séculier; une régie pour les biens jusqu'à l'entier payement des dettes. Voilà l'abbé de Cîteaux réduit à une mince portion congrue. L'édit n'a pas encore paru, mais le fait est certain. Les signatures viennent d'être rendues au grand maître et au grand écuyer; c'est à peu près remettre les choses sur l'ancien pied. M. de Beaumont et M. d'Ormesson recouvrent leurs anciens départements, au titre près. M. d'Ailly et M. de Farges se retirent.

singa, de Toll, de Montel, officiers suédois; Charron du Portail, Rosland, Le Villain, du Frossey, Bicher, Martin, Quinart, officiers auxiliaires; Le Livec, de Châteausur, gardes de la marine; de Montlezun, de Gonillard, de Villé, de Mouteil, de Quetteville, de Montalembert, de la Brosse, de Jean, Tanneguy, Deshayes, d'Adhémar, de Coquet, de Trouront, de Kerlerec, de Saint-Simon, de Renouard et de Boisgantin, officiers d'infanterie.

Permettez-vous, Monsieur le Duc, que j'offre mes hommages les plus respectueux à Madame la Duchesse.

Je me sauve demain à Paris, je ne le quitterai que pour la Normandie.

CASSINI.

A Everly, le 10 juin 1782.

M. le vicomte DE MORTEMART à M. le duc D'HARCOURT.

J'espère que vous connaissez assez mes sentiments, Monsieur le Duc, pour être bien sûr, même avant que je vous en offre un nouveau témoignage, de la reconnaissance que me fait éprouver l'intérêt que vous prenez à moi.

Celui que le public m'a montré, quoique le fruit de la prévention et de l'effervescence de nos cœurs français, m'a flatté presque autant que si je l'avais bien mérité. La réception qu'on m'a faite à la Cour, la grâce qu'on m'a accordée, les expressions dont on s'est servi pour me la rendre plus flatteuse, tout a semblé se réunir pour faire tourner ma tête. J'ai tâché d'en détourner toutes les impressions que j'ai reçues et de les faire passer dans mon cœur. Il me semble qu'en préservant l'une, j'ai beaucoup élevé l'autre. J'ai toujours présent l'enthousiasme auquel on s'est livré pour moi; je calcule l'immense engagement qu'on m'a fait prendre, et sens autant d'ardeur à le remplir que d'inquiétude d'y pouvoir atteindre.

Je ne sais encore quand ma frégate sera réparée, par conséquent quand je retournerai à la mer. Il faudrait des circonstances bien contraires à mes vœux les plus sincères, pour m'empêcher de prendre ma route pour la Normandie. Je me flatte bien que rien ne s'opposera à ce que j'aille offrir mes hommages à Madame la duchesse d'Harcourt et à vous. J'espère qu'elle voudra bien se charger de faire reconnaître l'oncle vicomte d'une petite compagnie sur qui plus de deux ans d'absence doit faire grand effet.

La copie de ma relation que mon frère [vous a adressée vous est j'espère arrivée. Elle est l'extrait de mon journal. Elle est vraie, comme elle est simple et sans exagération ; elle a été jusqu'à présent le préservatif nécessaire à l'honneur d'un corps attaqué par son chef aussi calomnieusement qu'il soit possible, après avoir été entraîné par lui dans la malheureuse affaire, source de ses douleurs et de celles de l'État. Que ce trait qui vous peindra ma façon de penser, Monsieur le Duc, soit pour vous seul ; c'est la première fois qu'il m'échappe.

J'ai déjà tranquillisé M. de Lérondel ; pour M. Dubocot, je n'en puis donner des nouvelles que jusqu'à quatre heures du 12 avril.

Vicomte de MORTEMART.

A la voile, en dehors de la rivière de Bordeaux, le 20 juin 1782.

M. de la Bretonnière à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

La lettre du 9, que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, m'a été remise par M. de La Touche, qui me mande en même temps qu'il aura égard, dans son temps, à la recommandation que vous lui faites de M. de l'Epinay.

Je mets sous voiles aujourd'hui, conformément à mes ordres, avec seize bâtiments chargés que je mène à M. de Vaudreuil. Douze jours seulement auraient rendu mon passage beaucoup plus assuré. M. de Guichen ayant mis à la voile de Cadix, le 3 de ce mois, avec trente-deux vaisseaux et quatre frégates ; on peut présumer qu'il ne tardera pas à paraître.

J'ai offert mes services à M. de Castries pour une campagne de la Manche, si elle avait lieu, en lui observant que j'avais quelques connaissances de cette côte, et que je désirerais de m'y rendre utile si les circonstances avaient lieu. Il ne m'a pas fait

de réponse. Il est certain que j'aurais préféré cette manière d'être employé à celle de convoyer; mais il faut s'accommoder de tout.

L'avantage remporté par l'amiral Rodney n'a pas effectivement augmenté les ressources de nos ennemis, et il n'est pas étonnant que le désir de faire la paix soit le même. Si nos succès dans l'Inde se confirment et que l'attaque de la Jamaïque ait lieu, comme on le suppose par le rapport d'un navire neutre qui a rencontré quarante vaisseaux français et espagnols, et une flotte de plus de cent voiles faisant route pour la Jamaïque, on peut les supposer encore dans une situation très-perplexe.

Il est à craindre que Howe n'ait eu le temps d'attaquer les Hollandais avant l'arrivée de M. de Guichen dans la Manche. Il doit trouver de grandes difficultés à les attaquer dans le Texel.

Soit que la guerre, ou que la paix ait lieu, je vous supplie, Monsieur le Duc, de vouloir bien rendre ma station la moins longue possible dans les colonies, autant que cela sera possible.

J'avais appris l'avancement du vicomte de Mortemart, mais je suis enchanté de toutes les circonstances agréables qui l'accompagnent, et que ce soit une justice rendue à la manière dont il a servi. Je lui en ferais mon compliment avec grand plaisir, si j'avais plus d'instants à moi.

Je pars avec ordre de me cacher et de filer le long de la côte d'Espagne. Se cacher avec seize bâtiments n'est pas chose facile! Je suivrai ponctuellement mes instructions. Le hasard fera le reste.

Si la paix avait lieu, Monsieur le Duc, les îles de Jersey et Guernesey mériteraient bien un article à part. Elles sont plus intéressantes pour notre commerce qu'une colonie à sucre, et leur position nous sera toujours fort gênante dans toutes les guerres. Il serait bien intéressant de se les approprier, soit de force, soit par un traité. Si nous avions une armée dans la Manche cet été, il est à croire qu'ils y ont peu de troupes dans ce moment; d'ailleurs tous leurs corsaires sont dehors, et ils ont été pressés.

Le calme m'oblige de revenir au mouillage, mais j'espère

qu'au premier instant je serai à même de suivre les ordres de la Cour.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

A Paris, le 24 juin 1782.

M. DE PONTCHAROST à M. le duc D'HARCOURT.

Arrivé de cette nuit de Versailles, je m'empresse, Monsieur le Duc, de vous mander tout ce que j'y ai appris. Il y a une lettre de M. de Vaudreuil à Mme son épouse qui y fait grand bruit et qui est fort rassurante, en voici le détail. Elle est datée du Cap Ile Saint-Domingue du 8 mai. M. de Bougainville est arrivé au Cap avec sa division ; en y arrivant il a remis le commandement de son vaisseau à M. de Vaudreuil, sur le refus de M. le commandeur de l'Espinouse, auquel M. de Vaudreuil l'a sur-le-champ proposé, ce dernier préférant de garder son vaisseau, le général l'a donné à M. de Vaudreuil son frère. M. de Bougainville a la permission de M. de Vaudreuil de repasser en France, où on l'attend tous les jours. M. de Vaudreuil mande que, d'après ce qu'il sait, les Anglais ou l'amiral Rodney sont arrivés à la Jamaïque, désemparés au point qu'ils ont été obligés de faire remorquer quatorze de leurs vaisseaux et qu'ils se sont vus forcés de brûler trois des sept vaisseaux qu'ils nous ont pris, faute de pouvoir les amener à la Jamaïque. Il mande, dis-je, que vu sa réunion aux Espagnols, il se croit maintenant plus fort que l'amiral Rodney. On a des nouvelles de Cadix du 8, par lesquelles ces lents Espagnols n'étaient pas encore partis de Cadix, ce qui nous contrarie beaucoup.

M. le comte d'Artois part décidément le 5 du mois prochain. On veut que la conclusion de la paix soit bien avancée et le ministère paraît fort tranquille et presque sûr de son fait.

On veut qu'il y ait sept mille hommes de troupes de débar-

quement à Jersey, et qui paraissent menacer les travaux de Saint-Malo ou de Cherbourg.

Daignez agréer, etc.

PONTCHAROST.

Il faut que les Anglais aient quelque vent ou nouvelles de quelque désastre dans l'Inde, car les papiers de l'Inde ont baissé en Angleterre.

A Brest, le 3 juillet 1782.

M. DE SAINT-REMY à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Ce que vous avez la bonté de me faire observer dans la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, est plein de raison. Il faut comparer la situation des ennemis à la nôtre, pour mieux juger de ce que nous avons à espérer ou à craindre ; et je conviendrai que dans ce parallèle nous conservons encore quelque avantage. Mais nos fautes (et l'on en fait de tout genre) n'en sont pas plus excusables. Contents de quelques succès, nous avons fait ce que notre nation a toujours su bien faire ; nous avons laissé échapper l'importante supériorité que les circonstances nous avaient offerte. Les poëtes ont eu bien du sens, lorsqu'ils ont peint l'occasion chevelue par devant et chauve par derrière !

Le comte et la comtesse du Nord se sont montrés ici, comme Paris les a vus. Le prince a témoigné beaucoup d'estime pour les talents de M. Grognard. Il a vu avec soin les détails du port de Brest ; et sur le chantier où l'on construit le *Téméraire*, il a prouvé que cet art ne lui est pas étranger.

Le jeudi 27 juin, on a fait appareiller le convoi des îles sous les yeux du prince et de la princesse qui étaient à bord de l'*Invincible*. Ce convoi est allé joindre à l'île d'Aix celui qui est destiné pour l'Amérique septentrionale, et qui était parti de Brest

depuis trois semaines. Ils pourront maintenant se rendre à leur destination.

La corvette le *Pandour*, commandée par M. de la Tillaye, mouilla hier matin dans cette rade; elle a annoncé que l'armée navale combinée, forte de trente-deux vaisseaux de ligne, quatre frégates et six bélandres, croise à la hauteur d'Ouessant. M. de la Mothe-Piquet a appareillé ce matin pour la joindre, avec les vaisseaux suivants :

L'*Invincible*	110	de la Mothe-Piquet.
La *Bretagne*.	110	le commandeur de Dampierre.
Le *Robuste*	74	de Nieulle.
Le *Guerrier*.	74	du Plessis Parscau.
Le *Bien-Aimé*.	74	de Caquerais.
L'*Actif*	74	de Cillart.
Le *Protecteur*.	74	de Soulanges.
Le *Zodiaque*	74	de Langon.
Le *Puissant*.	74	de Senneville.

M. de Senneville, qui est à Lorient, rejoindra vraisemblablement l'armée. Son vaisseau est neuf, et l'un des six qu'il a fallu souffler avant de sortir du port. Un vent contraire pour sortir de cette rade vient de s'élever : deux vaisseaux et une frégate qui tâchaient de sortir du goulet ont été obligés de rentrer.

La frégate la *Fée*, commandée par M. de Boubé, entra le 30 juin dans cette rade, avec une corvette anglaise de quatorze canons et quatre obusiers, qu'elle a prise après un engagement de trois quarts d'heure. Cette corvette portait en Angleterre la nouvelle de la prise de deux comptoirs hollandais et d'un vaisseau de la même nation sur la côte de Guinée. Notre frégate, qui n'a perdu qu'un homme par le feu de l'ennemi, en a eu six de tués et cinq de blessés par un de ses canons qui a crevé.

L'armée espagnole a enlevé, à son approche de nos côtes, dix-sept bâtiments anglais faisant partie d'un convoi, dont le reste s'est échappé avec les bâtiments de guerre qui les escortaient.

On a tenu un conseil de guerre pour juger M. de Cillart, qui a rendu le *Pégase*, et M. de Kerangal, qui a rendu l'*Actionnaire*.

Le public sait ce que c'est que de tels conseils de guerre, et connaît le jugement avant qu'il soit prononcé.

Vous avez lu sans doute, Monsieur le Duc, le poëme des *Jardins* par M. l'abbé Delille. C'est un ouvrage bien riche de poésie et qui survivra aux critiques qu'on en peut faire et qu'on en fera bien sévèrement peut-être. Il a un peu travaillé en paresseux. Il a borné ses cadres, comme s'il avait craint que le nombre des tableaux ne rendît la composition trop inégale. Le peintre de la cascade de Marly était bien digne de nous offrir tous les ornements que l'art, dans sa simple ou riche élégance, peut ajouter aux beautés de la nature dans les jardins. Il est encore réservé à un ouvrage qui porte un titre trop modeste et qu'une plus grande modestie encore refuse au public, de nous présenter ce sujet dans tous ses détails : ouvrage qui réunit le double et rare mérite d'être fidèle à la nature et paré par une belle imagination. Lorsque celle-ci créait, le goût mettait en place. Il vous serait très-inutile, Monsieur le Duc, de ne pas m'entendre (1).

Je suis avec respect, etc.

SAINT-REMY.

A Cherbourg, le 3 juillet 1782.

DUMOURIEZ à MM. les MAIRE et ECHEVINS de la ville de Cherbourg.

Le naufrage d'un vaisseau parlementaire anglais sous le rocher St-Martin, arrivé le 23 mars 1782, a donné occasion, Messieurs,

(1) M. de Saint-Remy fait allusion ici à un ouvrage sur les *Jardins*, composé par le duc d'Harcourt, et dont le manuscrit est conservé dans les archives du château. Il ne s'était pas contenté d'exposer ses théories dans un style élégant et gracieux comme le sujet qu'il y traite: il en avait fait une heureuse application dans cette *colline* si justement admirée par tous ses nombreux visiteurs du XVIIIe siècle, et célébrée par Delille, qui a félicité le duc d'Harcourt d'avoir connu l'art d'embellir les jardins :

Tu connus ce secret, ô toi dont le côteau,
Dont la verte colline *offre un si doux tableau, etc.*

à tous les habitants qui se sont trouvés à portée, de témoigner leur humanité et leur sensibilité en faveur de cinq malheureux Anglais prêts à périr (1). La fureur extraordinaire de la tempête, la pluie, la neige, le froid, le vent, la hauteur et la force des vagues n'ont pas empêché plus de cent personnes de se mettre dans l'eau jusqu'à la ceinture, pour former une chaîne qui pût arriver jusqu'aux intrépides habitants, qui se sont jetés à la nage pour parvenir au corps de bâtiment et au radeau qu'avaient formé ces malheureux naufragés. Monseigneur le duc d'Harcourt, dont la sensibilité et la générosité encouragent et soutiennent toutes les vertus dans les villes de son gouvernement, a joint une gratification particulière de 500 livres aux marques de la bienfaisance du Roi, qu'il a sollicitées en faveur de ceux qui se sont particulièrement distingués par le péril plus considérable qu'ils ont bravé pour sauver les Anglais.

Les pensions et gratifications ont été proportionnées au degré plus ou moins grand de danger et d'utilité, d'après un procès-verbal dressé par M. Deshayes, commissaire des classes, qui a apporté le plus grand zèle et la plus scrupuleuse attention dans la vérification d'un fait aussi honorable à cette ville.

Monseigneur le marquis de Castries, ministre de la Marine, s'est empressé de mettre ce procès-verbal sous les yeux de notre bon Roi, et c'est à la justice éclairée de ce ministre que l'on doit les récompenses honorables dont voici le détail :

Le sieur Bonjean François Gallien, voilier, a eu 200 liv. de pension, 300 liv. de gratification du Roi et 50 liv. du gouverneur de la province. Le sieur Jean-Charles Gascoing Servigny, officier de marine, fils d'un père dont la mémoire vivra longtemps dans cette ville, a eu 100 liv. de pension du Roi, 200 liv. de gratification du Roi et 50 liv. du gouverneur de la province. Les sieurs Bon-Pierre Bonissant, charpentier; François Lefèvre, matelot; Pierre Le Gagneur, pilote lamaneur du port; Bon-Joseph Alix, matelot (ce dernier, âgé seulement de dix-sept ans), ont eu chacun 200 liv. de gratification du Roi, et 50 liv. du gouverneur de la province. Le sieur Le Blanc, garde-magasin d'artillerie de cette ville, quoique n'ayant pas été nommé dans le procès-

(1) Voir plus haut, p. 86, le récit de cette belle action par Dumouriez.

verbal envoyé à la Cour, qui ne faisait mention que des six premiers, ayant prouvé, par une seconde vérification faite depuis, qu'il a excité le premier les marins à porter secours aux malheureux Anglais, qu'il était à la tête de la chaîne; que c'est à son exemple, à ses exhortations et à ses travaux, qu'on doit en partie cette belle action, a reçu une gratification de 200 livres du gouverneur de la province. Les sieurs François Lefèvre, bourgeois, et Thomas Dufresne, garde-pavillon du Roule, qui se sont mis à la nage, et ont couru les plus grands dangers, ont demandé à n'être pas compris dans la gratification, pour ne pas diminuer la portion de leurs concitoyens moins aisés. Les sieurs Le Blanc, capitaine de port; Jacques-Louis Mauger, capitaine de long-cours; Louis Postel, maître de quai; Charles Drouet, Charles Moulins, Louis Lefèvre, pilote lamaneur du port, ainsi que beaucoup d'autres, y ont signalé leur zèle, leur courage et leur humanité.

Ce qui doit encore plus flatter que les récompenses tous ceux de vos concitoyens qui ont eu part à cet acte glorieux d'humanité, c'est la sensation qu'il a faite à la Cour, et l'approbation de notre auguste monarque. Voici les propres expressions de Monseigneur le duc d'Harcourt, dans la lettre qu'il m'a fait l'honneur de m'adresser le 3 avril:

« J'ai reçu, Monsieur, la lettre du 27 mars, par laquelle vous « m'informez du courage avec lequel les nommés Gallien, « Servigny, Alix, etc., ont affronté les plus grands dangers pour « sauver l'équipage d'un parlementaire anglais, et de l'ardeur « avec laquelle les habitants de Cherbourg les ont aidés, et ont « porté secours à ces malheureux naufragés. J'en ai rendu « compte au Ministre, qui m'a chargé de vous mander que le « Roi en est très-satisfait, et que, quoique persuadé que ces « sentiments d'humanité existent dans le cœur de tous ses sujets, « et nommément des habitants de Cherbourg, il est très-content « de la preuve plus particulière qu'ils en ont donnée dans cette « occasion, etc. »

Je vous prie, Messieurs, de consigner dans vos archives cette action honorable aux habitants de Cherbourg, pour que dans tous les temps elle serve d'encouragement et d'exemple. Ce fait

mémorable et les récompenses qui l'ont suivi, prouveront que l'humanité et le courage sont les vertus distinctives de cette ville comme la sensibilité et la bienfaisance sont la base du gouvernement de Louis XVI et de ses administrateurs.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Le 17 juillet 1782.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous informer de ma relâche à Rochefort; elle est occasionnée par un accident, fâcheux pour moi sans doute, mais dans lequel je n'ai aucune part, si ce n'est d'en être la partie souffrante.

J'avais appareillé de l'île d'Aix avec mon convoi et cinq frégates, dont l'*Aigle*, commandée par M. de La Touche, qui porte M. le baron de Viomesnil, faisait partie. Dans la nuit, avec le plus beau temps du monde, faisant route tous ensemble, le vent sauta du Sud au O.-N.-O. Toute la flotte fut coiffée, c'est-à-dire que le dernier vent mit ses voiles sur les mâts; la frégate l'*Aigle* m'aborda et m'a endommagé au point de m'obliger à relâcher; comme ce vent était absolument contraire à la route du convoi, j'ai pris le parti de revenir à Rochefort. Je travaille à me réparer; j'espère que huit à dix jours me mettront en état de reprendre ma route. Cet événement est on ne peut plus fâcheux pour moi et pour les intérêts de la colonie de Saint-Domingue et de l'armée de M. de Vaudreuil, mais je n'ai rien à me reprocher. Comme commandant, j'étais couvert de feux, j'indiquais la route à tous les autres. J'avais pris toutes les précautions usitées pour prévenir les accidents, et la première règle du métier est de ne gêner ni la route ni la manœuvre du commandant.

Si les vents qui m'ont contrarié jusqu'à ce moment devenaient

bons, il serait essentiel de nommer une frégate à la place de la mienne pour ne pas retarder le convoi, et j'aurais pu être employé plus utilement ailleurs. On fera ce qu'on jugera à propos, il m'est égal d'aller à droite ou à gauche. Hier cela était décidé, aujourd'hui cela est changé; dans tous les cas, j'en ai au moins pour quinze jours à être ici.

Je crains beaucoup que la campagne de la Manche ne produise pas plus d'effet cette année que les autres, si c'est M. de Cordova qui la commande. Malheureusement nos alliés n'aiment pas la Manche, ni le voisinage de nos côtes. Ils préfèrent la guerre qu'ils font dans la rade de Cadix. On peut supposer que Gibraltar sera pris ou qu'il est possible de le prendre, d'après la qualité des personnes qui s'empressent d'être témoins de cette expédition. On peut supposer qu'on ne les exposerait pas à être témoins d'un revers ou d'un projet manqué.

M. de Lafayette ne s'est pas embarqué sur l'*Aigle*. Son départ et celui de trois mille hommes est différé, il passera ou comme commandant une expédition ou comme plénipotentiaire, si la paix avait lieu. Je tiens ceci de M. de La Touche.

On dit notre armée dans la Manche, et les Hollandais partis et faisant le tour par le Nord d'Angleterre; il est à désirer qu'ils rencontrent ou bien nous la flotte nombreuse qui revient de la Jamaïque.

Il y a actuellement au moins trois cents voiles assemblées dans la rade de l'île d'Aix et prêtes à partir, mais on ne croit pas qu'elles mettent à la voile avant l'arrivée de quatorze vaisseaux hollandais qui doivent aller dans l'Inde assurer la supériorité, qui n'est pas assez bien établie dans cette partie du monde.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

À Rochefort, le 18 août 1782.

M. le vicomte DE MORTEMART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Mes frères vous auront mandé, Monsieur le Duc, combien j'ai été pressé et affairé à Brest. Vous aurez par là su ce qui m'empêchait de vous demander de vos nouvelles. Sorti de ce port beaucoup trop promptement, je suis venu ici y achever beaucoup de choses, qui n'ont pas été plus tôt terminées qu'on m'a envoyé en croisière ; j'en suis de retour depuis quelques jours sans avoir éprouvé d'événement.

Mais ici nous sommes à l'épreuve d'une autre manière : quatre vaisseaux, cinq frégates et quelques petits bâtiments d'escorte, cent quatre-vingt-dix-huit bâtiments à convoyer, tous réunis dans des rades, où, par le dernier coup de vent, il s'est perdu trois cents ancres, où le temps contraire ne finit pas, où le mauvais temps revient par intervalle, près d'un port épuisé de matières et surtout d'ouvriers, dont on ne peut rien tirer en moins de vingt-quatre heures, sous la protection d'un fort, dont l'ingénieur et brave *constructeur* (car le fort il est en bois) vient de faire demander à M. de Tréville un vaisseau pour le soutenir.

Le 20, dit-on, nos frères les Espagnols (quels frères !) vont s'en aller; alors, le golfe est ouvert, et ce beau convoi, qui en aurait dû faire dix, sera bloqué, et, si on était bien hardi, serait brûlé. Nos colonies et notre escadre d'Amérique, depuis longtemps dépourvues, manqueront absolument de tout. Saint-Domingue surtout doit cependant nous attendre avec une bien vive impatience. En vérité, si le vent ne varie pas sous très-peu de temps, notre position deviendra très-critique. Il m'est impossible d'imaginer qui a pu indiquer l'île d'Aix pour le rendez-vous d'un si immense convoi. Dans le mois de juillet et d'août, saison de l'intempérie, qui heureusement cette année n'est pas fâcheuse, qui a pu envoyer un convoi de soixante-dix

voiles, qui n'avait qu'à suivre sa route, se réunir à cent vingt-huit autres qui, petit à petit, se sont rassemblées ?

Tous nos œufs sont dans un panier; si nous les perdons en même temps, l'événement sera fâcheux, car sans œufs, vous le savez, on fait mauvaise cuisine. D'ailleurs, les anses du panier sont faibles, et si nous trouvions sur la route quelques malins qui le secouassent un peu fort, ce panier tomberait : quelle omelette cela ferait, et quel bon repas d'une pareille omelette pour celui qui saurait la faire! Mais ne prévoyons rien de fâcheux, la fortune nous couvrira de ses ailes, elle nous protégera d'un beau nuage bien épais, au travers duquel on ne nous apercevra pas.

Toutefois, hors du golfe, je serai assez tranquille; si la masse du convoi va même aux îles du Vent, l'atterrage dans cette partie m'inquiétera peu; si nous allons à Saint-Domingue, l'arrivée pourra être plus dangereuse.

J'ai l'honneur d'être, etc.

VICOMTE DE MORTEMART.

Theuville, par Valmont-en-Caux, le 14 octobre 1782.

M. le comte DE MAULEVRIER à M. le duc D'HARCOURT.

Je reçois, Monsieur le Duc, une lettre du chevalier de Grave, datée du camp de Saint-Roch, du 17 septembre; il me charge de vous en communiquer une partie, relative à ce qui s'est passé devant Gibraltar (1). Quoique selon toute apparence elle

(1) Après la prise de Minorque par le duc de Crillon (23 avril 1781) et celle du fort de Saint-Philippe (5 février 1782), la France et l'Espagne avaient réuni leurs efforts pour reprendre Gibraltar aux Anglais. Une flotte de quarante vaisseaux de ligne bloqua la baie. Du côté de la terre, le roc fut foudroyé par deux cents bouches à feu. Les dix *prames* ou batteries flottantes de l'invention du colonel d'artillerie d'Arçon, qui le bombardaient du côté de la mer, et qui furent détruites par la catastrophe racontée dans cette lettre, étaient des vaisseaux rasés, recouverts d'un triple toit à l'é-

ne renferme rien de nouveau pour vous, je vais avoir l'honneur de vous en envoyer l'extrait, tant pour me conformer aux intentions du chevalier de Grave, que pour avoir l'honneur de vous présenter mon hommage respectueux.

«..... On nous a fait faire un cours complet d'ignorance, de « sottises, de paresse, de mensonge, d'insubordination et d'in« conséquence... La machine des prames, examinée par tant « d'habiles gens, qui avait fait l'admiration des Ministres de « France et de Madrid, qui avait employé les bois nécessaires « à la construction de dix vaisseaux de ligne, et qu'on avait « mis un an à exécuter, a tenu quatre heures contre le feu des « ennemis! On a été tout surpris de les voir brûler, et cet « accident était si peu prévu, qu'il n'y avait eu aucune pré« caution de prise pour retirer les bâtiments et sauver les « hommes en cas d'événement. En un instant, la prame de « M. le prince de Nassau a été embrasée (1). Elle était à deux « cent cinquante toises de la place. Un Conseil de marine a « décidé qu'il fallait les brûler toutes. Les chaloupes espagnoles, « qu'on voulait envoyer du rivage pour sauver les équipages, « ne trouvaient point de matelots; la peur les avait tous fait « cacher. Ce sont quelques-unes de nos chaloupes qui ont sauvé « des flammes les malheureux qu'on y abandonnait. La flamme « qui consumait les prames s'élevait d'un tiers au-dessus de la « montagne. Nous faisions de terre un feu considérable, mais « qui ne diminuait pas celui des ennemis. Vers les deux heures, « on m'envoya sur le rivage pour faire porter des secours, je ne « trouvai pas le plus petit bateau. Les Anglais essayèrent en

preuve de la bombe, et garnis d'un bordage épais recélant les moyens d'y entretenir une humidité suffisante pour les préserver des effets des boulets rouges.

(1) Sur six mille boulets lancés sur les prames, par le vaillant gouverneur de Gibraltar, lord Elliot, un malheureux hasard en introduisit avec succès *un seul* dans le bordage de la *Tailla-Pedra*, commandée par l'aventureux prince de Nassau, le seul de ces bâtiments où, dans la crainte de laisser endommager les poudres, on avait négligé une partie des mesures indiquées par l'ingénieur français! Le boulet fit des progrès longtemps ignorés et l'explosion du bâtiment en enflamma les autres. Douze cents hommes périrent dans cette nuit fatale. Le prince de Nassau eut le bonheur de se sauver à la nage.

« vain d'éteindre et de remorquer deux prames. Le lendemain, « Elliot fit dire qu'il garderait les prisonniers et qu'ils seraient « aussi bien traités que ceux de Sa Majesté britannique. Morino « est soupçonné de trahison. Il va bien aux coups de canon, « mais il n'avait pris aucune précaution; il n'a pas suivi le « plan arrêté dans le Conseil en ce qu'il n'a fait seconder ni le « feu des prames, ni celui des bombardes, ni celui des chaloupes « canonnières. Il a embossé les prames en se laissant entraîner « par les courants qu'il devait connaître; et au lieu de les placer, « comme on en était convenu, dans la partie la plus faible, « il les a mis à deux cent cinquante toises de la plus redoutable « batterie, celle de vingt-deux canons, de trente-six et de qua- « rante-deux. Voilà une partie des excuses de M. d'Arçon. Du « moment qu'on a vu qu'on ne pouvait pas résister, on pouvait « avoir des ancres de secours et se tirer du feu de l'ennemi en « se remorquant. Enfin, la fameuse rigole qui devait humecter « l'intérieur du blindage a manqué son effet, parce que pour « empêcher la perdition de l'eau, il fallait intérieurement un « excellent calfatage; et comme on avait établi une progression « dans le payement des ouvriers, selon la promptitude de leur « travail, ils ont fait vite et mal (1). Pourquoi n'avoir pas fait « d'épreuves? A cela on répond que ce n'était pas possible à « cause du *poco a poco* des Espagnols, qui fait qu'il n'y a « jamais rien de prêt. Nulle subordination, nul zèle, nulle « intelligence et nulles connaissances dans la plupart des offi- « ciers. M. d'Arçon ne peut-être entièrement justifié; mais il « paraît moins coupable que ceux qui, sans lui permettre de « faire aucune expérience, ont adopté son projet. Il sera perdu « et l'État perdra en lui un homme plein de talent, d'esprit, de « zèle et de bravoure. M. le duc de Crillon dit que ce projet « n'était pas le sien, qu'il s'est soumis aux ordres de la Cour, « et que si on lui permet de faire usage de ses moyens, il en « espère un prompt succès. Le Roi d'Espagne ne paie plus qu'en

(1) Il est impossible que l'on arrive du premier coup à la perfection. Les prames de M. d'Arçon recouvertes d'un triple toit, à l'épreuve de la bombe, ne valent certainement pas *nos vaisseaux cuirassés!* Mais qui sait si de nouveaux progrès ne feront pas considérer plus tard ces redoutables machines comme des jouets d'enfants?

« papier qui perd 15 pour cent à Cadix. On ignore les tués et « blessés de l'armée espagnole. Ces bonnes gens vivent au « jour la journée et n'ont jamais su faire un état juste. Le gé- « néral lui-même n'a pas pu encore parvenir à avoir un con- « trôle de son armée, de sorte que nous ne savons le nombre « d'hommes qu'il y a ici qu'à trois ou quatre mille près. Nous « avions quatre cent cinquante hommes sur les prames. Nous « perdons tous les jours du monde à la ligne. Les batteries du « sommet de la montagne plongent tellement nos ouvrages, « que nous perdons des hommes touchant les épaulements. « Nous en avons embarqué treize cents sur la flotte, il ne nous « en reste que quinze cents au plus de nos quatre régiments. « Notre camp a déjà été inondé et l'on manque de toile pour ré- « parer les tentes. Les officiers souffrent beaucoup. »

Je crois avoir suffisamment satisfait aux désirs du chevalier de Grave. Les miens, Monsieur le Duc, eussent été parfaitement remplis, s'il m'eût été possible d'aller vous faire ma cour cet automne, et vous faire agréer l'hommage des sentiments sincères et respectueux avec lesquels je serai toute ma vie, Monsieur le Duc, etc.

COMTE DE MAULÉVRIER.

A Paris, le 2 décembre 1782.

M. DE PONTCHAROST à M. le duc D'HARCOURT.

Tout le monde veut ici, Monsieur le Duc, la paix très-prochaine. M. de Renneval est revenu de Londres, il y a quatre ou cinq jours, passer vingt-quatre heures à Versailles ; il a été longtemps dans le cabinet du Roi, M. de Vergennes, en tiers; puis il est reparti pour Londres avec M. de Vergennes le fils. Tout cela a fait présumer la paix, parce qu'on veut faire rapporter les préliminaires signés du Roi d'Angleterre par M. le marquis de Vergennes. On attend avec grande impatience le discours du Roi d'Angleterre à son Parlement, et ce qui n'est

encore que problématique s'éclaircira. La rentrée du Parlement d'Angleterre doit, je crois, avoir lieu le 5 de ce mois.

Une escadre de dix vaisseaux de ligne est partie ces jours derniers de Brest pour se rendre à Cadix. Il y a des gens qui ont voulu faire courir le bruit que M. de Vaudreuil avec essuyé en Amérique un échec assez considérable ; mais, heureusement, il ne paraît pas que cela se confirme. La marine française paraît un peu déconcertée et découragée pas ces fréquents Conseils de guerre, ainsi que de la revue que M. d'Estaing a faite à son passage à Bordeaux, pour se rendre tout nouvellement à Cadix, des capitaines de la marine marchande.

On dit la Hollande furieuse contre son stathouder et contre sa propre marine, qu'on dit vendue au stathouder et le secondant dans ses mauvaises intentions contre les alliés actuels de la République. On veut que le gouvernement anglais soit décidé à la paix par l'inquiétude que l'Irlande lui donne; on croit aussi que l'Angleterre avec toute l'Europe voit le dernier traité de l'Empereur avec la Russie pour s'agrandir encore aux dépens de l'empire ottoman, avec jalousie et grand déplaisir. Il y a lieu de penser que le Roi de Prusse sonne le tocsin dans toute l'Europe, pour attirer les yeux et convaincre toutes les puissances de l'Europe sur les projets aussi vastes qu'ambitieux des deux plus grandes puissances du Nord, qui ont déjà partagé la Pologne; et, en outre, l'Empereur qui s'est approprié une partie de l'électorat de Bavière à la mort du dernier Électeur.

Nous allons donc guerroyer bientôt sur terre, et, selon toutes les apparences, les lys français, les léopards anglais, l'aigle noir prussien, le faisceau hollandais et les tours castillanes se réuniront ensemble pour sauver l'empire ottoman. Voilà-t-il pas, Monsieur le Duc, de la politique profonde?

Les veillées du samedi et du dimanche de la famille royale et de la Cour chez Mme la princesse de Lamballe ont recommencé.

Plus n'en sais, Monsieur le Duc; il ne me reste donc qu'à vous offrir l'hommage tendre et très-respectueux de votre vieil ami.

PONTCHAROST.

A Rochefort, le 14 janvier 1783.

M. DE LA TOUCHE-TRÉVILLE à M. le duc D'HARCOURT.

Vos recommandations sont des ordres pour moi, que j'aurais bien à cœur d'exécuter; mais il est à propos d'avoir l'honneur de vous rendre compte que le mouvement du service dans le port est très-lent, par le peu de sujets qui remplissent ces places. Ils sont quatre enseignes de port et deux aides, nommés par la Cour, pour remplacer à mesure qu'elle vaque une place d'enseigne; ces deux sujets remplissent leur devoir exactement, je ne leur crois pas l'activité ni même l'intelligence de M. Guérin de Lépinay, qui est vraiment un jeune homme d'espérance, et j'ai bien trouvé en lui tout ce que m'en avait dit M. de la Bretonnière. C'est à vous, Monsieur le Duc, à franchir le pas vis-à-vis du Ministre; je ne puis sortir des bornes qui me sont prescrites. Par l'absence de plusieurs officiers de port, je me suis cru autorisé à nommer un sujet pour en faire les fonctions, et qui s'est trouvé fort heureusement M. Guérin, officier auxiliaire. Je savais, d'ailleurs, que vous lui accordez votre protection; il était armé sur la *Cérès* que commande M. de la Bretonnière. Ce capitaine connaisseur a eu de la peine à se détacher de M. Guérin, en faveur duquel je ne laisserai échapper aucune occasion de le faire valoir; aidez-nous, Monsieur le Duc, et je serai à vos ordres.

Nous voilà donc quittes de Gibraltar (1), nous allons rebrousser chemin; on parle de la Jamaïque. Eh bien ! soit. On en parlait au début de la guerre; que de facilité on trouvait alors à s'en emparer! Aujourd'hui sommes-nous dans la même position? les avantages de l'attaque seront-ils les mêmes? les tristes époques du 12 avril et du baroque siége de Gibraltar seront-

(1) Ce fut l'amiral Howe qui, à la faveur d'un temps brumeux, put dérober la vue de ses vaisseaux à l'escadre combinée de la France et de l'Espagne, et parvint à ravitailler Gibraltar, puis à repasser le détroit. Poursuivi par la flotte alliée jusqu'à l'entrée de la Manche, il évita le combat contre des forces supérieures et rentra à Plymouth.

elles oubliées? Que coûtait-il à ces formidables batteries flottantes de mouiller en arrière une ancre sur laquelle ils se seraient halés pour se retirer hors de la portée du canon de la place? Elles auraient évité la grillade complète. Mais il ne faut parler de nos fautes de guerre que pour les oublier à jamais et les réparer. Si nous avions été où nous devions aller d'un pas également ferme et assuré, il n'eût jamais été question de voir amener le pavillon français, arboré sur un vaisseau à trois ponts; ce trait est sans exemple, inouï, le dirai-je, flétrissant!

Je plains les malheureux, ils doivent être affranchis du blâme et toujours, surtout, de la classe des gens d'honneur.

J'ai des vaisseaux de soixante-quatorze canons à construire au nombre de quatre, il me manque des charpentiers que l'opulent Bordeaux nous retient pour forcer sur leur construction. Ils payent trois livres dix sous et quatre livres, et le Roi paye trente et trente-deux sous.

J'étais prêt à faire mettre à la voile le petit convoi de sept bâtiments, y compris la frégate l'*Andromaque*, destiné pour l'Amérique septentrionale, lorsqu'un courrier extraordinaire m'a apporté des dépêches qui me prescrivent d'armer en diligence des bâtiments de transport pour l'embarquement de troupes. Je m'exécute et j'ai mandé au Ministre qu'ils seront prêts à mettre sous voile les premiers jours du mois.

Je compte M. de la Bretonnière rendu à Saint-Domingue; à l'ouverture des paquets à la mer, sa destination l'aura peut-être chargé du convoi de Saint-Domingue. C'est un officier de distinction et qui est bien connu pour tel dans le corps.

M. le marquis de Castries a eu la bonté de me mander que le Roi avait été content de la conduite de mon neveu vis-à-vis du vaisseau de soixante-quatorze, que M. le chevalier de Valogne, commandant la *Gloire*, voulait, de concert avec lui, enlever à l'abordage; ce qui serait arrivé indubitablement sous la vue de huit voiles qui ont paru faisant route sur eux. L'entreprise était belle et fait honneur aux deux capitaines; mais la perte de l'*Aigle* déshonore la bourse de mon neveu qui avait embarqué deux ans de provisions (1).

(1) M. de la Touche-Tréville était alors contre-amiral. C'est au neveu dont il parle ici, que se rapporte la notice du t. II, p. 205.

Il faut bien compter sur vos bontés, Monsieur le Duc, pour entrer dans ces petits détails.

L'histoire m'apprend que MM. les ducs d'Estrées, père et fils, étaient dans le même temps maréchaux de France; mon vœu le plus ardent ce serait de voir renouveler cette position par MM. les ducs d'Harcourt.

Permettez, Monsieur le Duc, que Monsieur le maréchal et Mme la duchesse d'Harcourt reçoivent ici hommages et respects.

LA TOUCHE-TRÉVILLE.

TABLEAU

DES FLOTTES ANGLAISES, FRANÇAISES ET ESPAGNOLES, APRÈS LE RAVITAILLEMENT DE GIBRALTAR.

FLOTTE ANGLAISE. — AVANT-GARDE.

Le *Goliath*	74	Hyde Parker, junior.
Le *Gange*	74	Fielding.
Le *Royal-William*. . .	84	Allen.
La *Britannia*	100	Barrington, vice-amiral. Hill, capitaine de pavillon.
L'*Atlas*	98	Vandeput.
Le *Ruby*.	64	Collins
La *Panthère*.	60	Simonton.
Le *Foudroyant*	84	Jervis.
L'*Edgard*	74	Hotham.
Le *Polyphemus*	64	Finch.
Le *Suffolk*	74	Home.
Le *Vigilant*	64	Douglas.

CORPS DE BATAILLE.

Le *Courageux*.	74	Lord Mulgrave.
La *Crown*.	64	Reeves.

L'*Alexander*	74	Lord Longford.
Le *Sampson*	64	Hervey.
La *Princess-Royal*	98	Faulknor.
Le *Vittory*	100	LORD HOWE, amiral. Leweson Gover, cap^ne de pavillon.
Le *Blenheim*	98	Duncan.
L'*Asia*	64	Bligh.
L'*Egmont*	74	Ferguson.
La *Queen*	98	Alexandre Hood.
La *Bellone*	74	Onslow.

ARRIÈRE-GARDE.

Le *Reasonable*	64	Lord Hervey.
La *Fortitude*	74	Keppel.
La *Princess-Amelia*	84	Richard Hughes.
Le *Berwick*	74	Philips.
Le *Bienfaisant*	64	Howorth.
Le *Dublin*	74	Dickson.
Le *Cambridge*	84	Stewart.
L'*Océan*	90	Milbanck, contre-amiral. Roger, capitaine de pavillon.
L'*Union*	90	Dalrymple.
Le *Buffalo*	60	Holloway.
La *Vengeance*	74	Mourtray.

FLOTTES FRANCO-ESPAGNOLES.

L'*Invincible*	110	DE LA MOTHE-PIQUET, lieutenant-général. Le chevalier de Rivière, capitaine de pavillon.
Le *Guerrier*	74	du Plessis-Parscau.
Le *Dictateur*	74	de la Clue.
Le *Robuste*	74	de Nieul.
Le *Suffisant*	74	de Castellet.

* Le *Guerrier*.	70	
* L'*Arrogant*	70	
* La *Sainte-Elisabeth*.	70	
* Le *Saint-Isidore*. . .	70	
* Le *Saint-Laurent*. .	70	
Le *Zodiaque*	74	Le chevalier de Langan.
* La *Foudre*.	80	Posada, chef d'escadre.
* Le *Saint-Isidore*. . .	64	
* Le *Ferme*.	70	
* Le *Terrible*.	76	
* Le *Saint-Vincent*. .	76	Ponce de Léon, chef d'escadre.
Le *Royal-Louis*. . .	110	De Bausset, chef d'escadre. Le marquis de Verdun, capitaine de pavillon.
* Le *Saint-Joachim*. .	70	
* La *Castille*.	64	
* Le *St-Jean-Baptiste*.	70	
* Le *Saint-Guit*. . . .	70	
* Le *Vainqueur*. . . .	70	
* L'*Espagne*.	64	
* La *Galice*.	70	
* Le *Sérieux*.	70	
* Le *Tricmphant*. . .	76	
* Le *Brillant*.	70	
* Le *Septentrion*. . . .	64	
Le *Majestueux*. . . .	110	Le vicomte de Rochechouart, lieutenant-général. Bruni d'Entrecasteaux, capitaine de pavillon.
L'*Indien*.	64	De Laubépin.
* Le *Saint-Raphaël*. .	70	
* La *Sainte-Trinité*. .	112	De Cordova, général. Daoiz, capitaine de pavillon. Massaredo, major.
La *Bretagne*.	110	Le Commandeur de Dampierre.
L'*Actif*.	74	De Cillart de Surville.

* Les noms précédés d'une astérisque, désignent les vaisseaux espagnols.

Les vaisseaux suivants n'ayant pu joindre les autres, à cause de leur mauvaise marche, ne furent pas à portée de prendre part au combat :

• L'*Atlas*	70	
• Le *Saint-Eugène*. . .	70	
• Le *Mino*.	54	
Le *Terrible*.	110	Le comte de Guichen, commandant l'avant-garde. De Saint-Riveul, capitaine de pavillon.
Le *Lion*.	64	De Fornoue.
• La *Conception*. . . .	94	Bonnet, comm. l'arrière-garde. Osornoy Funès, capne de pavillon.
• Le *Saint-Ferdinand*.	80	Gaston, lieutenant-général. Angulo, capitaine de pavillon.
• L'*Afrique*.	70	
Le *Bien-Aimé*. . . .	74	De Cacquerais.
• Le *Rusé*.	60	
• L'*Orient*.	70	
• Le *Saint-Julien*. . .	66	

A La Palue, près Landernau, le 31 mars 1783.

M. du Rosel-Beaumanoir à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Je suis à la piste des événements pour avoir l'honneur de vous en faire part; il ne s'en est présenté aucun depuis la paix, à la réserve de celui d'hier à l'entrée de la nuit, dont vous serez sans doute bien aise d'être informé. C'est la rentrée de tous ou partie de nos vaisseaux de Cadix. J'apprends à l'instant que le *Diadème* de soixante-quatorze et une frégate sont entrés hier

au soir, d'où je juge que l'escadre est à la porte et entrera dans le jour. D'après nos dernières lettres dudit Cadix, je la crois en route depuis le 8, et que les vaisseaux destinés pour Rochefort auront quitté M. de la Mothe-Piquet par la latitude convenable. En ce moment six heures du matin, j'ignore encore comment se porte ce général et tous nos camarades; mais nous apprenons par le *Diadème* et cette frégate qu'il ramène des malades à l'infini. J'ignore toute autre particularité.

Nous avons aujourd'hui des lettres de l'Inde par ricochet et que cependant je crois sûres, qui annoncent un troisième engagement de M. de Suffren avec les Anglais, dans lequel il a eu bien de l'avantage, sans résultat encore de décision. Quant à moi, je pense que c'est faute d'argent et d'hommes de notre part et de celle des Anglais. Si l'on a mis les armes bas, toujours rancune tenante, le premier pavé formera une querelle d'Allemand, et recommencera les hostilités, les Français tout franchement, les Anglais à l'improviste. Bref, je regarde ceci plutôt comme une trève que comme une paix solide. Dès qu'on est convenu enfin de la nécessité d'une marine en France, je pense bien que le Gouvernement va donner ordre et veillera à ce qu'on radoube, refonde, entretienne tous nos vaisseaux mieux que ci-devant, et que dès l'instant que les Anglais en construiront un, nous en construisions un autre, faute de quoi cette marine deviendra ce qu'elle était il y a trente ans, sans vaisseaux. Il faut en outre une promotion tous les deux ans, surtout dans les grades subalternes, afin qu'on ne retombe pas dans la disette d'officiers, et dans la nécessité de recourir à des auxiliaires dont on vient de reconnaître le peu de ressources. Il faut en outre beaucoup de gardes de la marine; c'est la pépinière du corps, et qu'on arme tous les ans pendant quatre mois d'été une escadrille de neuf corvettes pour leur apprendre les évolutions, et qu'encore on fasse sortir une escadre de pareil nombre de vaisseaux de cinquante ou soixante-quatre, tant pour faire voir le pavillon aux côtes d'Espagne et d'Angleterre pendant ces mêmes quatre mois d'été, que pour former ou plutôt pour entretenir les jeunes capitaines dans la tactique.

Nous ne sommes pas, Monsieur le Duc, vous et moi, d'accord sur tous les points; la cause en est que nous sommes à cent

cinquante lieues l'un de l'autre. Si je vous tenais à la Palue où nous sommes depuis huit jours établis pour tout l'été, peut-être seriez-vous de mon avis.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DU ROSEL-BEAUMANOIR.

---

15 juin 1783.

M. DE CASSINI à M. le duc D'HARCOURT.

Vous avez sûrement été bien affligé, Monsieur le Duc, de la mort du vicomte de Mortemart. C'est une perte pour l'État, pour la marine, une vraie douleur pour sa famille et pour tout ce qui l'a connu personnellement. Il est loué et regretté par tout le monde. Cette sensibilité universelle ne lui rendra pas la vie, ne consolera ni ses parents, ni ses amis; mais enfin c'est un éloge public et la plus belle récompense que puisse ambitionner un homme de bien. On m'a dit que M. le marquis de Castries vous avait remis le soin d'annoncer cette triste nouvelle à MM. de Mortemart (1). Combien j'ai ressenti leur peine!

J'en éprouve dans ce moment-ci une d'un autre genre, qui, pour avoir été prévue, ne m'en est pas moins douloureuse. C'est cette promotion de maréchaux de France, où M. de Maillebois (2)

(1) Voir au Ier volume, p. 465, la note relative à cet intéressant officier de marine et à ses frères.

(2) Yves-Marie Desmarets comte de Maillebois, créé lieutenant-général en 1748, s'était distingué à la prise de Mahon. Accusé d'avoir empêché le maréchal d'Estrées de profiter de la victoire d'Hastembeck, en 1757, et de ne s'être point opposé à la convention de Closter-Seven, afin de compromettre Richelieu, il publia un mémoire justificatif auquel d'Estrées fit une réplique fort vive. L'affaire fut portée devant le Tribunal des maréchaux. Maillebois, condamné par eux, fut enfermé dans la citadelle de Doullens. Il en sortit quelques années après. En 1784, il se rendit en Hollande pour y soutenir contre la Prusse le parti démocratique. En 1790, il fut dénoncé à l'Assemblée nationale, pour avoir rédigé un plan de contre-révolution qui devait être appuyé par la Cour de Turin. Décrété d'accusation, il se réfugia en Belgique.

n'est pas compris. Je sais bien tout ce que l'on peut dire; mais de si grands talents et de si longs malheurs sont une chose bien peu commune. Le Roi l'avait réintégré au service en lui donnant deux années de suite le commandement d'une division. On l'avait consulté, on avait profité de ses lumières. Il semblait donc qu'on ne pouvait sans injustice et sans inconséquence le priver une seconde fois et sans retour du prix de ses services; enfin, Monsieur le Duc, jusqu'au dernier moment, nous avons espéré. Vous jugez aisément, vous qui savez aimer, de la douleur de ses amis. Il a soutenu cet événement avec plus de courage et de fermeté qu'eux; les grands malheurs donnent des forces. Il doit aller demain à Versailles, et demander une audience au Roi, après laquelle il y a peu d'apparence qu'il retourne dans un pays où on l'a si mal traité. M. d'Aiguillon n'est pas content; en récompense, M. de Stainville l'est beaucoup. On dit que M. de Monteynard est au désespoir, et à tel point que l'on craint qu'il n'en devienne fou. Les deux ministres n'ont pas lieu de se plaindre de la Cour; les voilà de bonne heure au faîte des grandeurs et des prospérités. M. de Castries doit, dit-on, lire aujourd'hui au Conseil d'État un Mémoire comparatif de la marine de France avec elle-même quand elle lui a été confiée, et avec la marine anglaise en paix et en guerre, d'où il établit et démontre sur quel pied on doit l'entretenir, et les moyens d'y pourvoir. C'est une espèce de compte-rendu que l'on dit fort bien fait. Je ne sais si après cela, et la grâce insigne qu'il vient d'obtenir, il restera en place et ne sera pas tenté de laisser à un autre l'embarras et le poids des conseils de guerre que la nation demande et attend. Alors le comité des finances lui serait un prétexte; y ayant comparu une fois par obéissance, il remettrait la place qu'il ne pourrait, dirait-il, conserver avec dignité. Peut-être aussi que le bâton de maréchal lui sera un fort appui pour rester debout. Il ne paraît pas que M. de Ségur songe à la retraite. Son administration a été louée et allouée au Comité; le premier pas fait, il n'y a plus de raison pour reculer.

Que vous avez de bonté, Monsieur le Duc, et que je suis touché de la sensibilité que vous me témoignez sur ce qui m'échappe! Un intérêt aussi précieux pour moi et votre amitié, me consoleraient de bien plus grands malheurs. Je crois bien qu'en pro-

fitant de la première ouverture qui me fut faite, j'aurais pu engager le Ministre par vous, Monsieur le Duc, par M. le duc d'Orléans, par lui-même. Mais je n'ai jugé que l'homme et non le pays, et ce sont deux choses qu'il ne faut pas séparer dans la solution des problèmes de ce genre. Je tâcherai de m'en souvenir une autre fois. Quoi qu'il en soit, j'ai été moins affecté de la nomination de M. le chevalier de Reynaud à la place de M. de Kalis, que de la création faite en même temps d'une place d'inspecteur des études qu'on a donnée à un M. de Valfort, lieutenant-colonel de grenadiers royaux, homme de mérite et de vertu qui a été en Amérique avec M. de Lafayette, et fort protégé par M. le maréchal de Broglie. Quoique ce M. de Valfort soit très-digne de la préférence, M. de Ségur eût pu aussi penser à moi pour cette deuxième place si analogue à mes goûts. Mais n'y pensons plus et répétons avec le lacédémonien : « Je remercie les dieux de ce qu'il y a dans Sparte trois cents citoyens valant mieux que moi. » M. de Reynaud (ce n'est pas celui de l'Amérique, j'étais mal informé) laissait la place de colonel en second des dragons de Penthièvre vacante. Elle a été donnée à M. le marquis de Lambert pour quelqu'un qui épouse une de ses filles et qui la remettra au prince le 1er janvier 1785, parce qu'à cette époque M. le duc de Penthièvre a des engagements. On m'a dit que c'était M. de Lambert qui avait fait l'arrangement de M. le chevalier de Reynaud, qui passe pour un des plus grands officiers de cavalerie de France, et qui d'ailleurs a beaucoup de mérite.

Mille pardons, Monsieur le Duc, de tous ces détails. Mille actions de grâces de tout ce que vous voulez me dire et me prédire. Il n'y a personne à qui j'aimasse mieux avoir obligation; mais quand je resterais toujours au même point, je n'en serais pas moins reconnaissant, pas moins heureux. Je compte toujours partir aux environs du 20, et passer au Champ-de-Bataille.

Oserais-je, Monsieur le Duc, vous supplier d'offrir mes hommages à Madame la Duchesse et à Monsieur le Maréchal. Ce sera un vrai bonheur pour moi de lui faire ma cour.

CASSINI.

A Paris, le 1er septembre 1783.

M. de Pontcharost à M. le duc d'Harcourt.

Le Conseil de guerre, sur la bataille navale du 12 avril, a passé au Conseil privé, non d'une voix unanime, MM. les maréchaux de Castries et de Ségur ont été pour le Conseil de guerre et l'ont emporté. Les trois princes frères sont partis hier, dimanche, pour Compiègne d'où ils reviendront après demain, mercredi.

Il y a sept lieutenants généraux de la marine, trois chefs d'escadre et cinq capitaines de vaisseau qui doivent composer le Conseil de guerre qui doit être rassemblé le 20 à Lorient ; c'est M. de Brugnon qui le présidera. Les Vaudreuil et tous les amis de ce bord, peut-être même M. le comte d'Estaing, sont très-opposés au Conseil de guerre, ce qui fera tôt ou tard beaucoup d'ennemis et peut être de très-puissants au Ministre de la marine. Sa fermeté est louable et admirable sous divers points de vue, pourvu qu'elle ne le mène pas à sa fin ministérielle et que cela n'achève pas la destruction de la pauvre marine ; pour moi qui ne suis qu'un bon citoyen, je souhaite que le bien public en résulte.

Suivant ce qu'on dit ici, vos travaux au Havre, à Cherbourg et à Caen paraissent se suivre avec beaucoup d'activité, ce dont je me réjouis, car votre gloire, Monsieur le Duc, est et sera toujours la mienne.

Les travaux des deux canaux de Bourgogne vont marcher avec activité et sans discontinuation, à ce que m'a dit Vivien, qui y est employé en sa qualité d'administrateur et élu de la Bourgogne, et en sa qualité d'officier général, puisqu'il y est employé.

Le marquis de Noailles se prépare pour son ambassade de Vienne. La paix est enfin signée de la France, de l'Espagne et de l'Amérique avec l'Angleterre, mais il n'y a encore que des préliminaires de signés entre l'Angleterre et la Hollande. On parle peu depuis quelques jours du Nord et de l'Orient de

l'Europe ; il s'en faut pourtant qu'il ne s'y passe pas de mouvements de guerre.

La promotion est bien sûrement dans la poche du Roi.

En vérité, Monsieur le Duc, plus n'en sais pour aujourd'hui, et il ne me reste qu'à vous offrir mon tendre et profond respect.

PONTCHAROST.

---

23 janvier 1784.

M. DU ROSEL-BEAUMANOIR à M. le duc D'HARCOURT.

La frégate la *Silphyde*, commandée par M. de Galifet, lieutenant de vaisseau, est entrée hier à Brest, venant de l'île de France ; sa traversée a été douce, mais de cent quinze ou cent dix-huit jours. Il nous confirme la quatrième ou cinquième action le 20 juin, entre le commandeur de Suffren et l'amiral Hughes, sans nul égard pour la paix dont l'Anglais seul était informé (1). Comme il avait trois vaisseaux de force plus que notre commandant, il a cherché cet engagement que lui Suffren, quoique inférieur, n'a pas voulu refuser. On s'est bien frotté de part et d'autre, après quoi l'on s'est quitté. L'amiral anglais lui a envoyé le 27 un parlementaire pour lui apprendre que la paix était faite. Nous avons perdu dans ce dernier combat plus qu'inutile M. de Salverte, capitaine de vaisseau, sujet de distinction. Le régiment d'Austrasie a été écrasé à Gondelour. M. de Galifet ne rapporte point de nouvelles directes de M. de Suffren, qui après l'action avait rejoint M. de Bussy, mais nous pouvons l'attendre au mois de mai ou de juin. L'île de France est pourvue de tout en abondance.

Pas une bouteille de vin de Constance par la *Silphyde* ; il

(1) Le traité de paix définitif : 1° entre l'Angleterre et les États-Unis; 2° entre l'Angleterre et la France; 3° entre l'Espagne et l'Angleterre, avait été signé le 3 septembre 1783. Le traité avec la Hollande ne fut signé que le 20 mai 1784.

paraît que cinq vaisseaux hollandais en station au cap de Bonne-Espérance ont tout enlevé.

DU ROSEL-BEAUMANOIR.

A New-York, le 14 mai 1785 (1).

M. SAINT-JEAN DE CRÈVECŒUR à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Permettez-moi de vous transmettre une gazette de cette ville, dans laquelle je vois avec le plus grand plaisir la résolution qu'a prise le corps municipal de New-Haven le 10 de ce mois. Ses membres se flattent que le témoignage libre de leur vénération et de leur estime pour votre personne conservera quelque prix au milieu des honneurs dont on vous comble, et que vous voudrez bien agréer le diplôme qu'ils se proposent de vous envoyer (2).

Je suis, etc.

SAINT-JEAN DE CRÈVECŒUR.

(1) L'auteur de cette lettre, consul de France à New-York, a adressé au duc d'Harcourt sur la situation des États-Unis d'Amérique, pendant les années qui ont suivi la déclaration d'Indépendance, plusieurs Mémoires fort intéressants.

(2) Par suite de cette résolution, le titre de citoyens de New-Haven était conféré au prince et à la princesse de Beauvau; aux ducs d'Harcourt, de la Rochefoucauld et de Liancourt; à la comtesse d'Houdetot, aux marquis de Condorcet et de Lambert, au comte de Jarnac, à MM. Target et de Lacretelle.

L'acte était conçu dans les termes suivants:

« Our Major, Aldermen, Common council and freemen, long since informed by public report of the eminent virtues, philantropy, learning, zeal for the prosperity of the United-States, as well as for the advancement of our college, and the commerce of New-Heaven, of the following great and good personnages, have this afternoon, by a public, solemn, and unani-

Boston, le 27 juillet 1787 (1).

M. SAINT-JEAN DE CRÈVECŒUR à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Si j'osais me flatter que vous ne le trouvassiez pas mauvais, je vous transmettrais de temps en temps l'esquisse de ce qui se passe ici de plus intéressant ; la situation nouvelle dans laquelle se trouve ce continent, par rapport aux puissances de l'Europe, par sa division en treize États, indépendants les uns des autres, par la faiblesse de tous ces gouvernements, par l'insuffisance d'une confédération qui n'a que le droit de recom-

mous decree, associated with our citizens and conferred *the freedom of our city*, on:

The marechal prince de Beauvau, governor of Provence, member of French Academy, etc.

The marechale princesse de Beauvau.

His Grace the duke of Harcourt, governor of Normandy, etc.

His Grace the duke of Larochefoucauld, member of the French Academy, etc.

His Grace the duke of Liancourt d'Estissac, grand master of the wardrobe.

The lady Sophia, comtesse de Houdetot.

The marquis de Condorcet, perpetual secretary of the Academy of Sciences.

The comte de Jarnac, maréchal des camps, etc.

The marquis de Saint-Lambert, member of the French Academy.

Augustin-Guy Target, member of the French Academy.

Lewis de Lacretelle, esq.

May this act of ours serve to convince these good people of our unfeigned esteem for them, as well as of our veneration for their virtues and love of mankind!

(1) Les deux lettres qui suivent, écrites par un observateur d'une rare intelligence, forment un piquant contraste avec celles qui précèdent.

Après les émouvants récits de batailles et le tableau de la lutte héroïque soutenue par un peuple armé pour conquérir son indépendance, nous pouvons nous donner ici le spectacle de ce même peuple, devenu maître

mandation, le vœu général en faveur d'une convention fédérale qui, présidée par le général Washington, tient aujourd'hui ses séances à Philadelphie (1). Les grandes espérances qu'on en attend; la rigueur avec laquelle les Espagnols ferment aux colons américains habitant les bords de la belle rivière la navigation du Mississipi, saisissent leurs bateaux et les tiennent en prison; les cris d'indignation que ces nouvelles peuplades font entendre; les conventions qu'ils forment dans ce moment, à dessein d'unir leurs conseils et peut-être leurs forces pour se faire justice (car, semblables à la jeunesse, ils sont téméraires et pleins de confiance); du côté du Canada, les Anglais, refusant de convenir des limites accordées par le traité de paix, permettant en même temps l'importation de toutes les denrées du cru des États voisins par le lac Champlain; du côté de la mer, une nouvelle ressource se présentant à leur commerce, celle de porter leurs salaisons, leurs munitions navales aux Indes; celle des vaisseaux américains qui, obtenant un double pavillon, tantôt partent d'ici pour les îles anglaises sous le pavillon britannique, et tantôt en reviennent sous le leur; la pente de ce commerce vers la France, dont les spéculations les plus sages sont encouragées par l'indulgence du gouvernement, par l'introduction des potasses, des huiles de baleines, des riz, etc.; une population rapide, des établissements et des défrichements qui augmentent tous les jours: tels sont les principaux traits d'un tableau dont le progrès et le développement pourraient devenir infiniment intéressants, s'il était entrepris et exécuté par une personne plus habile que moi. Quoique bien éloigné de la possession des talents nécessaires, je m'empres-

de lui-même et travaillant avec une ardeur admirable à jeter les fondements d'une civilisation dont le prodigieux développement va étonner le monde. Nous regrettons de ne pouvoir terminer par un plus grand nombre de lettres du genre de celles-ci, la série des documents qui se rapportent à une guerre dans laquelle la France a conquis des droits éternels à la reconnaissance de l'Amérique. De pareils renseignements sur ses différents États, au moment où l'union préludait par tant d'énergie et de courage à ses glorieuses destinées, seraient d'un très-haut intérêt aujourd'hui.

(1) C'est de Washington lui-même et du général Knox que M. de Crèvecœur tient la plupart des faits qu'il communique au duc d'Harcourt.

serai cependant de vous transmettre, comme je pourrai, ces différents détails, quand vous m'en aurez accordé la permission.

Quelque intéressant qu'ait été le spectacle qu'offrit ce pays pendant la guerre, celui qui de tous côtés se prépare, la naissance d'une foule de circonstances nouvelles, dont la combinaison morale et politique doit nécessairement produire des effets imprévus, n'est pas moins fait pour exciter la curiosité et l'intérêt.

La confédération de ces treize États est devenue une vraie chimère, et c'est pour remédier à ce grand défaut que les différents gouvernements ont nommé des députés qui aujourd'hui forment à Philadelphie la Convention dont j'ai eu l'honneur de vous parler. Il est impossible de prévoir quel sera l'effet et l'influence de leurs délibérations. Ces États, considérés comme Nation, touchent à une crise alarmante, plus dangereuse peut-être que celles qu'ils essuyèrent pendant la guerre; car (à peine le croirez-vous) tout n'existe aujourd'hui, au milieu de la faiblesse de ces gouvernements, que par l'effet d'une première impulsion, et cette faiblesse a donné naissance à une nouvelle espèce d'anarchie qui, jusqu'ici, a été douce et tranquille, parce qu'elle tient du caractère phlegmatique de ces peuples. D'un côté, plusieurs circonstances se préparent qui semblent devoir allumer les feux de la discorde; de l'autre, l'espoir des gens de bien est fondé sur la sagesse et la fermeté de la convention fédérale. Les *Gazettes* ne sont remplies que de l'expression générale des vœux que chacun semble faire, pour que, aux démocraties faibles et injustes, puisse succéder enfin un gounement continental moins divisé et plus énergique. Les membres de cette Convention gardent le plus profond secret sur tout ce qui s'y passe; plusieurs des membres qui la composent ont été délégués du premier congrès formé en 1774, qui déclara l'indépendance en 1776. Un grand nombre des autres membres se sont distingués dans le service et en portent les marques honorables par les blessures qu'ils ont reçues. Le général Washington a quitté sa retraite, où cependant il avait juré de passer le reste de ses jours, et, après bien des réflexions, il semble avoir cru devoir obéir une seconde fois à la voix de sa patrie. On y voit aussi le célèbre docteur Franklin, gouverneur de la Pensylvanie, dont

les talents et la tête ne semblent avoir rien souffert de l'accumulation et du poids des années, MM. Dickinson, Rutledge, Livingston, etc. Le premier précéda M. Franklin dans le gouvernement de la Pensylvanie, le second est gouverneur de la Caroline, et le troisième du Nouveau-Jersey. Plusieurs citoyens, qui peut-être portent l'effroi trop loin, regardent cette Convention comme le dernier ressort; elle est composée de cinquante-quatre membres envoyés par douze États, celui de l'île de Rhode, par sa mauvaise conduite, s'étant comme soustrait de la confédération.

Les mêmes causes, c'est-à-dire la faiblesse de ces gouvernements et l'étendue immense du sol, sur lequel les Américains sont répandus, semblent annoncer partout les mêmes grands inconvénients, par conséquent, la nécessité urgente de donner à la confédération un pouvoir plus énergique et plus étendu; car, au moment où les dissensions qui avaient été élevées dans cet état (1), ont été apaisées par l'activité du général Sullivan et la clémence du gouvernement, la voix du mécontentement se fait entendre sur les bords de l'*Ohio*, comme je viens d'avoir l'honneur de vous le dire. Mais je ne puis croire qu'un corps aussi sage et qui connaît si bien son impuissance, ait pu faire avec la Cour d'Espagne un traité qui, très-certainement, occasionnera les plus grands murmures et la révolte. Les Américains ultramontains, déjà très-nombreux, connaissent bien la partie vulnérable de l'Espagne. En remontant le *Rio-Norte* et le *Missouri*, on croirait que les États méridionaux américains commenceraient à craindre la rivalité des exportations de ce peuple nouveau; mais, craignant que la chaîne de tous ces détails ne vous ennuie, je me hâte de vous présenter les plus essentiels.

Depuis deux ans l'ordre de Cincinnatus, qui d'abord avait été proscrit par plusieurs gouvernements, s'est relevé avec plus d'éclat et de consistance qu'auparavant. Les séances dans tous les États sont devenues publiques et solennelles, et de tous côtés ils agrègent à leurs corps les principaux membres de différents gouvernements, tels que chanceliers, juges, gouverneurs, etc.

(1) Massachusets.

On croirait apercevoir, au milieu de ce grand changement dans les opinions, une pente vers l'aristocratie.

Dans toutes les républiques, on vient d'établir des milices, et quoique les principes de ces lois ne soient pas uniformes, elles tendent cependant à mettre des armes dans les mains de tous les citoyens, et particulièrement des villes. Ces nouvelles associations militaires sont bien équipées, et la beauté de leurs uniformes et la régularité de leurs manœuvres m'a fait le plus grand plaisir. On compte, sous différentes dénominations, dix-huit cents hommes à Boston, tant cavalerie qu'infanterie et artillerie; douze cents à New-York et deux mille à Philadelphie. Aussitôt que le général Washington arriva dans cette dernière ville, il fut invité de passer les milices en revue, ce qui arriva le 6 de juin. On remarqua cependant qu'il s'y prêta avec beaucoup de répugnance, comme s'il avait prévu l'imperfection avec laquelle il devait le lendemain en ordonner les manœuvres. Mais ce ne fut ni sa faute, ni celle de ces belles troupes. Sa modestie fut si blessée par les acclamations répétées de la foule immense qui, sans cesse, l'environnait et voulait le voir, que plus d'une fois il pensa quitter et retourner à la ville. Ce mouvement singulier, cette espèce d'ivresse, jusqu'ici inconnue par ce peuple flegme et froid, n'était que l'effet de la tendre admiration, de la reconnaissance que sa présence, et le souvenir de ses vertus, et sa conduite ne manquent jamais d'inspirer, soit qu'on le voie, soit qu'on parle de lui.

La permission d'exporter leurs denrées dans le Canada procure aux colons de l'État de *Vermont*, ainsi qu'à tous ceux qui avoisinent le lac *Champlain*, des avantages inappréciables. Cette permission va augmenter leur population, le prix de leurs terres, et perfectionner leur industrie; car, jusqu'ici, leur grande distance des ports de mer ou des rivières navigables des États de *New-York* ou de *Connecticut*, rendaient leurs travaux inutiles. Ce n'était qu'un peuple pasteur; tous les marchés s'y faisaient comme anciennement dans la Grèce, par le moyen des bestiaux; c'était la monnaie courante. L'indépendance de cet État n'est point reconnue par le Congrès, et je crois même que les *Vermontois* n'y attachent plus la même importance. Ils vivent dans l'état de la plus grande tranquillité, sans être obligés

de contribuer au payement de la dette publique, et, telle est la simplicité de leur gouvernement et la modicité des salaires qu'ils donnent, que ce mécanisme entier ne coûte pas plus de trois cent cinquante louis par an. Cet État est si singulièrement situé (1), qu'il ne semble désirer aucune liaison politique, ni avec le Canada, dont les portes viennent d'être ouvertes à ses denrées, ni avec le reste de la confédération. Cet État a cent soixante-dix milles du Nord au Sud, de cinquante à soixante-dix de l'Est à l'Ouest; il communique de toutes parts avec le lac *Champlain*, par le moyen des grandes rivières qui, après avoir traversé cet État, y portent le tribut de leurs eaux. Déjà ils en ont cultivé toutes les îles; et la partie orientale, depuis la rivière de l'*Outre* jusqu'au fond de la baie de *Misiskoui*, n'offre aux yeux qu'une suite interrompue de beaux établissements. Leur population se monte à soixante mille âmes, et, en 1764, j'ai traversé tout ce pays avec des sauvages, qui alors en étaient les seuls habitants. Il n'y a point sur tout ce continent de pays plus fertile en pâturages. Leur gouvernement, établi sur les principes démccratiques, est aussi faible que celui des autres États. Mais, éloignés de la mer et n'ayant aucune liaison avec la confédération, ils ont moins besoin de force et d'énergie. Ils ont dernièrement promulgué une loi de milice, qui a encouragé la formation de plusieurs régiments, dont un grand nombre de compagnies sont très-bien équipées. Elles ont l'avantage d'être commandées par d'anciens militaires. Il est aussi question de convertir en collége une académie, où l'on enseigne annuellement près de quatre-vingts écoliers. Vers l'année 1781, on avait établi à *Bonnington*, leur capitale, deux faibles sociétés: à l'une on avait osé donner le nom de *Philosophique*, et à l'autre celui de *Médecine;* sorties de leurs faibles berceaux, elles s'accroissent et commencent à répandre des lumières parmi les habitants de cette partie séquestrée de l'Amérique.

On commence à revenir ici du délire qui, après la paix, s'était emparé de tous les esprits; ils commencent à sentir que ce n'est

(1) Il occupe tout le pays compris entre le lac *Champlain* et la rivière de Connecticut.

pas le commerce avec l'Angleterre qui les enrichira, mais l'industrie nationale, la perfection de tout ce qu'ils exportent, et l'introduction des manufactures les plus convenables à leur climat et au génie des habitants, l'introduction des marchandises françaises qu'ils peuvent payer en huiles, en potasses, en tabacs et en riz, etc. La nécessité, les malheurs, la fuite des espèces qui s'écoulaient sans cesse pour payer les marchandises anglaises, tout a contribué à ouvrir leurs yeux. Les pêches nationales sur le banc de Terre-Neuve et celle de la baleine ont été encouragées par des primes considérables, et cette année elles ont été singulièrement heureuses. La culture du lin a été beaucoup augmentée, les salaisons perfectionnées, et plusieurs cargaisons envoyées aux Indes, où elles ont été rapidement achetées. De toutes parts, leurs ouvrages de fer, leurs forges et fournaises sont mises en activité; et avec une ingénuité qui leur est particulière, on les voit parcourir toutes les îles et le continent, pour y acheter les mortiers, canons hors de service, et tout ce qui est vieux fer, les apporter ici et les convertir, à peu de frais, en fer en barres d'une excellente qualité. J'ai vu à *Townton* une fournaise à réverbère qui, par le moyen seul de l'air, mettait un gros canon en fusion dans l'espace de vingt-sept minutes; ce qui me parut le plus extraordinaire, était que le feu n'était alimenté qu'avec du bois de pin blanc, extrêmement sec.

Les vaisseaux qu'ils ont expédiés pour les Indes, ont fait d'excellents retours, parce qu'ils ont vendu une partie de leur thé et de leurs marchandises aux Anglais de la Nouvelle-Écosse, à beaucoup meilleur marché que la Compagnie de Londres. Ces nouveaux débouchés sont si sûrs et si vrais, qu'il y a ici dans ce moment deux négociants de Londres qui sont occupés à faire construire deux gros vaisseaux qu'ils se proposent d'envoyer aux Indes, sous pavillon américain. On vient d'expédier ici deux autres vaisseaux destinés à acheter des pelleteries sur les côtes septentrionales de la *Californie*, d'où ils iront en *Chine*, les y échanger pour des marchandises et du thé. Non contents de la nouvelle tournure qu'ils donnent à leur commerce, et de l'encouragement accordé à leurs pêcheries, deux riches compagnies viennent d'obtenir, du gouvernement de cet État, un privilége

exclusif pour l'établissement d'une grande *verrerie*, où ils se proposent de faire des vitres, des bouteilles, et tous les autres acticles dont on se sert pour l'usage des tables; une autre manufacture d'une espèce de fer fondu et malléable pour les ustensiles des cuisines et l'usage des vaisseaux, etc.

Les fautes qu'ils ont commises depuis la paix semblent, dans tous les États, leur avoir indiqué la route nouvelle qu'ils doivent poursuivre. De toutes parts on recommande la frugalité, l'industrie, la perfection de la culture. On vient d'établir une société à *Baltimore* dans le *Maryland*, pour encourager les émigrants; elle est fondée sur la bienveillance et la politique; l'objet est, d'un côté, d'informer l'étranger industrieux de la meilleure manière d'employer ses talents; de l'autre, de procurer à l'État de *Maryland* tout le bénéfice qu'il doit attendre de l'adresse et du travail des nouveaux arrivés, qui souvent, faute de reconnaître les ressources que ce pays offre de tous côtés, perdent leur temps, négligent les occasions favorables, et souvent même se repentent d'avoir quitté leur patrie.

Pour vous convaincre, Monsieur le Duc, de la rapidité avec laquelle s'accroît la population des pays ultramontains de *Kentucky* et d'*Indiana*, permettez-moi de terminer ce détail imparfait et rapide en vous transmettant le retour de l'adjudant du fort *Hamar* (1), dernièrement envoyé au Congrès, qu'un des délégués m'a communiqué. Il est passé sur l'*Ohio*, venant de *Pittsbourg*, et allant à *Louisville*, depuis le 10 octobre 1786 jusqu'au 12 mai 1787, cent soixante-dix-sept bateaux de plusieurs grandeurs, contenant deux mille six cent quatre-vingt-neuf personnes, treize cent trente-quatre chevaux, sept cent soixante-six bêtes à cornes, cent vingt-deux chariots et un phaéton, sans parler d'un plus grand nombre qui y va continuellement par terre, de la Pensylvanie, de la Virginie et des deux Carolines!

Telle est l'importance que ce pays a acquise depuis un petit nombre d'années, que le Congrès, par une ordonnance spéciale, vient de lui accorder un gouvernement séparé, le droit d'envoyer des délégués et de prendre leur rang dans la confédération.

(1) Fort dernièrement construit à l'embouchure du fleuve Muskingham.

Tout s'achemine vers l'augmentation. De toutes parts on voit s'élever des peuplades et des maisons; de toutes parts on abat des arbres, et une multitude d'enfants naissent. En Caroline, on est occupé dans ce moment à unir les eaux de la rivière *Sautée* à celles de la rivière *Cooper*, ce qui doublera les exportations de *Charleston*. En Virginie, on travaille à perfectionner la navigation des rivières *James* et *Potomak;* dans le *Maryland*, ils se flattent d'accomplir et de déterminer dans deux ans celui de vingt et une lieues qui fut commencé peu de temps après la paix. Il ne leur manque qu'un gouvernement uniforme, simple et énergique, qui puisse présider sur une étendue de terrain aussi immense, et veiller à la tranquillité et au bonheur d'un nombre d'hommes, qui bientôt va devenir prodigieux, et dont les intérêts, placés comme ils le sont sur des sols et sous des climats si différents, doivent être difficiles à concilier.

Mes lumières sont trop faibles pour prévoir et pouvoir vous indiquer les échelons, les vicissitudes différentes à travers lesquelles ces États passeront peut-être avant d'obtenir la dignité et la tranquillité. Quelque mal que soient les choses, peut-être est-il nécessaire qu'elles deviennent plus mal encore, qu'ils perdent en Europe leur crédit et une partie de leur gloire, qu'ils soient déchirés par des divisions intérieures, avant que la ruse ou la force, ou de nouvelles combinaisons, leur procurent enfin un gouvernement plus fort et plus énergique.

Tel est le sort de l'homme; nulle part il n'est fait pour être heureux! Au milieu de tout ce désordre, il faut cependant convenir que l'individu est ici parfaitement à son aise. Les taxes y sont modérées, tout le monde y est bien logé, bien vêtu, les aisances et les commodités de la vie sont plus généralement répandues ici que partout ailleurs; et nulle part sur ce globe l'industrie des hommes n'est aussi amplement récompensée. Il ne leur manque que d'être bien gouvernés; et il est temps que cette seconde révolution s'accomplisse. Je dois cependant vous observer que l'anarchie dans laquelle tout semble être tombé, est d'une espèce tout à fait nouvelle; c'est plutôt l'apathie de la tranquillité que le délire de la licence, le sommeil de la léthargie que l'agitation du tumulte. Cela vient: 1° du caractère flegmatique de ces peuples; 2° de ce que l'indigence absolue

10

et la privation des premiers besoins n'y est pas connue; 3° de ce que les sociétés ne sont pas surchargées comme en Europe; 4° de ce qu'il n'y a ici personne d'assez riche pour mettre en mouvement et payer les bras des affamés en leur donnant du pain.

Dans le commencement de la révolution, les Américains regardaient le gouvernement fédéral comme le seul lien qui pût les unir, comme le seul centre de pouvoir dont ils pouvaient attendre la sûreté et la protection. Ce fut alors qu'ils devinrent unis et puissants. Mais bientôt après ils transférèrent leur affection et leur allégeance vers l'idole de la souveraineté particulière de ces différents États; depuis cette époque, abandonnant le rocher sur lequel leur liberté et leur indépendance était fondée, ils se sont précipités dans la détresse, la confusion et la disgrâce. L'insuffisance de ces petits gouvernements séparés leur a enfin ouvert les yeux, ils retournent une seconde fois vers le gouvernement fédéral, dans lequel seul ils peuvent trouver la sûreté, la protection et la dignité.

Si vos grandes et importantes occupations vous permettaient de jeter les yeux de temps en temps vers cet hémisphère occidental, et que vous voulussiez bien m'en donner la permission, quoique peu capable, je ferais de mon mieux pour mettre de temps en temps sous vos yeux l'esquisse de ce qui va s'y passer de plus intéressant.

J'ai l'honneur d'être, etc.

SAINT-JEAN DE CRÈVECŒUR.

Boston, le 29 août 1787.

M. Saint-Jean de Crèvecœur à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Les Américains gênés comme ils le sont dans leurs travaux, retardés dans leurs entreprises par la rareté des hommes, et la cherté de la main-d'œuvre qui en est la conséquence, sont sans

cesse obligés d'avoir recours à une foule d'expédients, ainsi qu'à l'usage de machines, soit européennes, soit de leur invention; de là leur goût et le progrès journalier qu'ils font dans la mécanique.

S'il y avait en France une société chargée d'encourager, de récompenser et surtout de propager la découverte et l'usage des machines les plus ingénieuses et les plus utiles, j'aurais regardé comme une partie de mon devoir, d'avoir fait faire les modèles de celles que je crois particulières à ce pays, et de les avoir transmises à ce corps. Mais cet établissement n'existant pas, et n'ayant aucuns ordres ministériels sur ce sujet, je me suis flatté, Monsieur le Duc, que vous ne trouveriez pas mauvais que je vous communiquasse le modèle d'une invention que je crois pouvoir devenir infiniment utile, dont on se sert ici, et qu'on commence d'appliquer à divers usages, pour diminuer les frottements.

Ayant été envoyée en Angleterre il y a deux et trois ans, il est très probable que les Anglais s'en attribueront la découverte, comme ils l'ont déjà fait de plusieurs autres inventions américaines. Appliquée aux voitures, celle-ci diminue considérablement le travail des chevaux, et plus que je ne puis vous le dire; appliquée aux poulies, particulièrement à bord des grands vaisseaux, elle adoucit et simplifie celui des matelots. Persuadé que si les Anglais ne vous l'ont pas encore transmise, il vous serait peut-être intéressant d'en voir un modèle, je prends la liberté de vous envoyer celui-ci, et de vous prier en même temps de vouloir bien en faire faire quelques expériences. Quand on l'applique aux voitures, on met deux boîtes de trois pouces de long chacune garnies de leur sept cylindres, à chaque extrémité du moyeu des roues; et telle doit être la combinaison et le diamètre particulier de ces cylindres, par rapport à celui de l'essieu, qu'il doit toujours y en avoir sept, parce qu'à ce moyeu l'essieu touche et roule toujours sur trois. Etant impossible de vous en envoyer un modèle adapté à ce dernier usage, j'espère que vous voudrez bien être satisfait de celui-ci qui représente cette invention comme destinée à l'usage des poulies. Vous vous apercevrez aisément combien les frottements sont diminués, par la simple inspection de la chose, et non moins par la longueur du temps,

que la roue conservera le mouvement qui lui aura été imprimé.

Je vous prie de vouloir bien observer que dans l'usage qu'on en fait ici, soit pour les voitures, soit pour les poulies, etc., la partie de ce modèle qui est d'étain est une boîte de cuivre, dans lequel on a mêlé quelques ingrédients pour en augmenter la dureté; si vous avez la complaisance de faire enlever le petit cercle de fil de laiton sur le côté de la poulie marqué n° 1, alors vous retirerez facilement le noyau de sept cylindres qui constitue la partie la plus essentielle de cette invention.

Depuis la paix, les Américains ont inventé une autre machine pour fabriquer les cardes, dont on se sert dans les manufactures pour carder la laine et le coton. Telle est son utilité, que non-seulement ils se passent aujourd'hui de celles qu'ils recevaient auparavant de France et de l'Angleterre, mais qu'ils en fabriquent d'aussi bonnes à 50 pour cent meilleur marché. Aussitôt que la société de Londres en entendit parler, elle ordonna plusieurs de ces machines que le consul général de cette nation lui a envoyées, et dans peu de temps on sera très-étonné de recevoir en France cet article, pour l'usage de nos manufactures, à bien meilleur marché que nous ne pouvons le faire. Ces machines ne coûtent que de 20 à 30 louis. Si j'eusse été assez opulent, et si d'ailleurs j'eusse pu savoir à quel corps les adresser, sans courir le risque de les voir enfouies et oubliées, elles seraient aujourd'hui connues en France aussi bien qu'en Angleterre.

Mon regret de n'avoir pu obtenir du Ministre la permission de faire construire une corvette, pour le même prix que celles qu'on fait faire à Saint-Malo, sous la condition expresse d'avoir acquis en même temps le développement des principes admirables d'architecture navale du sieur Peck, est augmenté non-seulement par les vaisseaux que lui font construire les ambassadeurs d'Espagne et de Hollande, par la mortification particulière de les voir, et de me trouver dans le voisinage de ce constructeur, mais aussi par la réflexion qu'il est très probable que ces deux pays les connaîtront avant nous, quoique mes recherches et mes efforts pour les introduire en France datent de l'année 1783.

La flotte des îles commandée par M. le vicomte de Beaumont (1),

(1) Antoine-François vicomte de Beaumont, né en 1753 au château de la

et composée de deux vaisseaux de guerre et de cinq frégates, entra ici la semaine dernière. Les Américains n'ont rien oublié pour prouver aux officiers le plaisir qu'ils avaient d'en revoir parmi eux un grand nombre, à la bravoure et au service desquels ils devaient en partie leur indépendance. Non-seulement l'île du Château (située à trois milles d'ici) salua le vaisseau amiral, mais aussi l'amiral lui-même, lorsqu'il la dépassa dans son canot. A son débarquement dans cette ville, il fut reçu par un grand nombre de citoyens qui battirent des mains, et lui exprimèrent le plaisir qu'ils avaient de le voir, ainsi que par treize coups de canon tirés d'une batterie située dans le voisinage du grand quai de débarquement. Presque tous les officiers ont pris des logements à terre, et sont reçus partout avec la plus grande hospitalité. Hier je passai une partie de la journée à les conduire chez mes amis, d'où ils ne sortirent point sans être charmés, non-seulement de la singulière propreté et de l'élégance des maisons, mais aussi de l'accueil simple et cordial, et de l'abondance des tables de rafraîchissements qu'ils trouvaient partout. Je suis bien sûr qu'ils emporteront l'idée la plus favorable des habitants de cette ville. Quel dommage que la différence de la langue mette un si grand obstacle à la communication des idées, à l'intimité et à la société ! pourquoi dans nos écoles n'y aurait-il pas des maîtres de la langue anglaise, comme chez ces derniers on trouve partout des maîtres de la nôtre ? La frégate la *Cléopâtre* de quarante canons, ayant perdu son gouvernail à l'entrée de cette baie (Massachusetts), fut obligée de relâcher à trente milles d'ici, dans la petite ville de Glocester, où elle est encore. J'ai vu une lettre de son commandant, M. de la Bouchetière, dans laquelle il se loue du bon traitement qu'il éprouve de la part des habitants. Ils lui ont offert une grande maison pour ses malades, du lait, des légumes, etc., sans vouloir recevoir aucun payement. Le séjour que cette flotte va faire ici, contribuera beaucoup à la santé de l'équipage et des officiers, qui tous se plaignent également des sévérités du climat

Roque, en Périgord, chef d'escadre, s'était distingué en 1781 en se rendant maître de la frégate le *Fox*. En 1789, il fut député de la noblesse d'Agen aux États-généraux, et quitta la France en 1790. Il y revint plus tard et mourut à Toulouse en 1805.

brûlant de Saint-Domingue; la flotte ne paie le bœuf (qui est ici excellent) que trois sols et demi, et les autres objets sont en proportion; les mesures prises par M. de Létombe, consul du Roi ici, ont été si sages que cette flotte va être ravitaillée, réparée, rafraîchie, à beaucoup meilleur marché qu'en France.

La milice de cette ville prit les armes le 23, jour de la naissance du Roi, et manœuvra avec beaucoup de précision, M. le vicomte de Beaumont et tous les officiers de l'escadre, qui avaient été invités à un grand déjeuner chez le lieutenant-gouverneur, marchèrent en corps de sa maison, escortés par les membres du Conseil, visitèrent les lignes et examinèrent attentivement la beauté des différentes compagnies; car sous le nom de milices sont compris plusieurs corps, composés des premiers citoyens de la ville, en uniformes de la plus grande élégance. L'incommodité du gouverneur fut cause que la partie militaire, que lui seul peut commander, ne prit point les armes. Aussitôt qu'il sera en état, il se propose d'assembler un corps de près de cinq mille hommes, composé de dragons, de hussards, de troupes légères et d'artillerie. Le même esprit militaire se manifeste dans les autres États, et partout on commence à y voir les milices sous le pied le plus respectable. On dit que le général Washington doit, après la convention fédérale, parcourir une partie de ces États pour les passer en revue; mais je ne puis le croire; cette démarche, si peu conforme à son caractère, alarmerait les partisans de la démocratie, et ferait croire qu'il protégerait la partie aristocratique.

Le jour de la Saint-Louis a été célébré par l'escadre du Roi, de la manière la plus solennelle. Dès le matin de ce jour, tous les vaisseaux furent décorés d'un nombre infini de pavillons, et tirèrent chacun vingt et un coups de canon. M. le vicomte de Beaumont, outre les officiers de l'escadre, invita à dîner sur son bord le lieutenant-gouverneur, les membres du Conseil, les chefs des corps militaires, les principaux parmi les Cincinnati, les citoyens les plus éminents au nombre de quatre vingt-quatre; ce qui forma une compagnie de plus de cent trente-cinq personnes. Mais telle est la grandeur du patriote que vous connaissez bien, tel fut l'ordre et l'arrangement avec lequel on avait combiné le placement des tables, que tous y furent commodément assis.

Après la santé du Roi, qui fut bue au bruit d'une salve royale de la grosse batterie, M. de Beaumont, pour se conformer aux usages du pays, proposa successivement les toasts dont je prends la liberté de vous envoyer la liste. On juge ici du motif et du caractère principal d'une fête, par l'expression et l'ordre de ces mêmes toasts, auxquels on attache une grande importance.

On ne peut pas pousser plus loin la complaisance, l'attention et la politesse que ne le fit M. le vicomte de Beaumont, qui voulut bien consulter et s'en rapporter à ce que M. de Létombe et moi nous prîmes la liberté de lui indiquer, comme connaissant parfaitement les mœurs des habitants et les usages de ce pays.

Malgré la différence des langues, ce jour auquel j'eus l'honneur d'assister, se passa avec la plus grande cordialité; tout ce qui appartenait au militaire de cette ville et de cet État, y parut en uniformes qui sont ici très-élégants, et les chevaliers de Cincinnati portaient leurs aigles, ce qu'ils ne font que bien rarement. Pendant tout ce dîner, le havre était couvert d'un très grand nombre de barques, remplies de citoyens qui s'amusaient à croiser au milieu des vaisseaux de l'escadre, pour admirer la beauté de leur décoration et entendre les différents saluts. Il y avait longtemps qu'on n'avait vu ici un jour aussi brillant; presque toutes les boutiques étaient fermées, et l'allégresse était générale. On observa que tous les officiers américains avaient pris ce jour-là leur cocarde de l'alliance qui est noire et blanche, et en ayant transmis l'information à M. le vicomte de Beaumont, il eut la complaisance d'adopter mon avis, et de faire mettre un petit ruban noir au centre des cocardes de tous ses soldats.

La présence d'escadres françaises, tantôt ici, tantôt à Newport, à New-York, etc., aurait l'influence la plus heureuse sous un grand nombre de rapports, outre qu'elles s'y pourvoiraient de comestibles d'une excellente qualité à bien meilleur marché qu'en France, ces relâches entretiendraient l'harmonie et détermineraient enfin le Ministre à former ici quelques contrats.

Il y a aujourd'hui soixante-quatre jours que le paquebot de juin a dû faire voile du Havre, et n'étant point encore arrivé, je crains que ce délai ne confirme ce que M. le vicomte de Beaumont m'a dit, qu'il croyait que cet établissement était, sinon supprimé, du moins suspendu. Il serait bien extraordinaire que ce qui a

été jugé nécessaire et sanctifié par édit du Roi, au mois de janvier, cessât de subsister en juin. Quelque justes que puissent être les réclamations qu'on a faites contre les paquebots destinés pour les Indes et les Iles, je suis persuadé que ceux de l'Amérique septentrionale ne nuisent à personne; ils ont subsisté depuis 1783, et si on avait voulu suivre le premier projet que j'avais présenté à M. le maréchal de Castries, dans toute sa simplicité, ces six vaisseaux n'auraient pas coûté plus de 300,000 livres par an.

Si ces six vaisseaux subissent le sort des autres, que deviendra la liaison commerciale et politique qui commençait à s'établir entre les deux pays ? Faut-il que tous les passagers, Européens et Américains, argent, lettres de change, malles de lettres, etc., traversent l'Océan par le moyen des paquebots anglais ? Ils en ont, depuis un grand nombre d'années, vingt-huit destinés pour la Corogne, Lisbonne, les Indes, la Jamaïque, New-York, Halifax, etc., et personne ne s'en plaint. Faut-il qu'un établissement aussi utile et indispensable périsse en France, parce que quelques personnes ont voulu y faire entrer des idées particulières ? Si j'étais à New-York, j'aurais pris la liberté de mettre sous vos yeux la copie du premier plan que je donnai au Ministre en 1783 et qu'il approuva. Vous seriez bientôt convaincu que rien ne peut être plus utile ni plus simple, et que cet établissement coûterait peu. Si ces vaisseaux cessent de venir à New-York, il n'existera plus de correspondances entre les deux pays; car on ne voit ici que rarement des vaisseaux français, et les Américains ne cesseront de s'étonner qu'une nation qui entretient une marine aussi considérable, puisse trouver des difficultés insurmontables à maintenir quelques paquebots, si nécessaires à l'accroissement et à la perfection du commerce et des connaissances.

J'ai l'honneur d'être, etc.

SAINT-JEAN DE CRÈVECOEUR.

CHAPITRE VII.

LA RADE ET LE PORT MILITAIRE DE CHERBOURG.

INTRODUCTION HISTORIQUE.

« La France, a dit Dumouriez dans ses *Mémoires*, doit le port et la digue de Cherbourg à trois hommes : le duc D'HARCOURT, gouverneur de la Normandie, le capitaine de vaisseau DE LA BRETONNIÈRE et MOI. »

Les documents dont se compose le présent chapitre, confirment cette assertion d'un homme qui, trop souvent disposé à s'attribuer exclusivement l'honneur des diverses entreprises auxquelles il a été associé, n'a pu cependant s'empêcher de reconnaître ici d'autres titres que les siens.

La part qui revient au duc d'Harcourt est grande : il comprit dès son arrivée en Normandie toute l'importance de Cherbourg ; c'est lui qui a eu à choisir entre tous les projets conçus depuis plus d'un siècle, pour tirer parti de la *position audacieuse* (1) d'une ville, placée tout exprès comme une menace redoutable, vis-à-vis de l'Angleterre ; c'est lui qui a triomphé des oppositions suscitées par des rivalités intraitables, porté la conviction dans l'esprit des ministres, et appelé enfin définitivement l'attention de Louis XVI sur une entreprise qui doit être

(1) Expression attribuée à Vauban.

considérée comme l'œuvre capitale de son règne. « Très-aimé de l'infortuné Louis XVI, a dit Dumouriez lui-même, il a consacré à la réussite de ce grand projet, son grand crédit, ses forces, sa plume et sa santé. »

Dumouriez, appelé au gouvernement militaire de Cherbourg, n'y fut pas plutôt arrivé, qu'il s'occupa avec l'activité énergique dont il était doué, de faire comprendre au Gouvernement, livré à des préoccupations de toute nature, la nécessité de créer enfin à Cherbourg un port de refuge pour les vaisseaux engagés dans la Manche, en même temps que l'on mettrait la ville, par un système de fortifications bien entendu, à l'abri de toute attaque.

Dans le même temps, le capitaine de vaisseau de La Bretonnière qui, pendant toute la durée de la guerre d'Amérique, ne cessa d'exprimer le regret de n'être pas employé dans la Manche, communiquait au gouverneur de la province les projets que lui avait fait concevoir la connaissance parfaite qu'il avait de cette partie du littoral. Il travaillait de tout son pouvoir à prouver qu'avant de songer à creuser un port à Cherbourg, il fallait profiter de sa situation exceptionnelle pour fermer sa rade au moyen d'une digue artificielle construite en pleine mer: œuvre gigantesque, dont son génie avait calculé la portée et démontré la possibilité. Les lettres et les mémoires que nous publions, ne laisseront aucun doute sur les droits que possèdent à notre reconnaissance les trois hommes éminents que nous venons de nommer.

On nous saura gré de présenter d'abord, dans un résumé rapide, le précis historique des immenses travaux auxquels, sous leur habile direction, l'élite de nos ingé-

nieurs et de nos marins s'est consacrée avec une admirable persévérance, depuis le moment où la première idée en a été conçue jusqu'à leur complet achèvement en 1858.

On avait songé, en 1647, à créer à Cherbourg un grand refuge maritime. Une commission, nommée en 1665 par M. de Lionne, placé à la tête de la marine du Ponant, avait reconnu la nécessité de mettre le port en état de défense, et même émis l'idée de construire une digue de six cents toises de longueur. Mais la dépense avait paru tellement disproportionnée avec les ressources dont on pouvait disposer, que ce projet avait été ajourné. Il fallut attendre, avant de tenter aucune entreprise en ce genre, que la marine française eût été créée par le génie de Colbert. Ce grand homme, mort en 1683, laissa la France en possession d'une flotte de cent quatre-vingt-dix-huit vaisseaux de ligne. Vauban, envoyé à Cherbourg en 1686, y établit des fortifications que la crainte d'une descente des Anglais fit démolir en 1688 (1).

Vauban avait acheté l'année précédente, au nom du Roi, un vaste terrain, nommé depuis le *Pré-du-Roi*. Il se proposait d'y creuser un port artificiel (2).

Le désastre de la Hougue, en 1692, fit sentir plus que jamais la nécessité d'avoir dans la Manche un port qui pût servir d'asile aux vaisseaux.

(1) Le mémoire de Vauban, portant la date de 1686, a été publié en 1852 dans les *Mémoires de la Société nationale académique de Cherbourg*, par M. J. Ménant, juge au Tribunal de Lisieux.

(2) Si l'on parcourt les côtes de France, on verra qu'il n'y a pas, depuis Dunkerque jusqu'à Antibes, une seule situation favorable sur laquelle l'immortel Vauban n'ait laissé les traces de son génie, c'est-à-dire un projet ou militaire ou commercial, convenable à chaque localité. C'est en étudiant

On songea à créer à la Hougue même, un établissement capable de sauver une flotte de la force de celle que nous venions de perdre. Vauban, chargé d'en étudier les projets, présenta la rade de Cherbourg comme possédant des avantages qui manquaient à celle de la Hougue. Une seule chose y était à désirer, c'était un bassin assez vaste et assez profond pour recevoir le concours de navires qu'attireraient les avantages ou les dangers de la position. Son dessein était d'enraciner sur la pointe du Hommet et sur l'île Pelée deux jetées, l'une de deux cents toises, l'autre de six cents, laissant entre leurs musoirs une passe de neuf cents toises. Les malheurs et les embarras financiers du dernier tiers du règne de Louis XIV firent renvoyer ces travaux à un autre temps, et Vauban mourut avec le regret de n'y avoir pas mis la main.

Le succès de la descente des Anglais à Cherbourg en 1758 (1) et, plus tard, la guerre d'Amérique, attirèrent sur ce point l'attention du Gouvernement. Dès l'année 1775, M. de Trudaine, intendant des finances et directeur général des ponts et chaussées, avait pu assister à l'inauguration du bassin de flot construit pour le port commercial. En 1776, le Roi, qui avait à cœur de relever la marine française de l'état d'abaissement où l'avait laissée le précédent règne, ordonna que l'on fît sur le choix de l'emplacement d'un port de guerre de nouvelles

scn mémoire sur Cherbourg que Dumouriez s'était formé une opinion sur l'importance de sa situation, la sûreté de sa rade et la nécessité d'en faire un port de refuge.

(1) Voir le Ier volume de cette collection, p. 165.

études. M. de La Bretonnière, qui avait déjà acquis dans son corps une grande réputation de savoir et d'expérience, fut chargé, en compagnie de l'astronome Méchain (1), attaché au dépôt des cartes et plans de la marine, de reconnaître la côte de France depuis Dunkerque jusqu'à Granville.

Le résultat de cette reconnaissance, faite avec un soin admirable, fut la préférence donnée à Cherbourg sur la Hougue pour l'établissement projeté (2). M. de La Bretonnière, entre autres travaux, avait fait une étude approfondie sur l'influence qu'avaient dû exercer, sur les manœuvres et les conséquences de la bataille de la Hougue, les courants de marée qui se précipitent et se renversent sur les flancs de la presqu'île de Cotentin. Convaincu que des circonstances hydrographiques imparfaitement connues avaient dérangé les plans de Tourville, il se demanda ce qu'aurait fait ce glorieux vaincu si, en 1692, les projets de Vauban sur Cherbourg avaient été exécutés. Ses calculs sur l'espace abrité en avaient fait ressortir l'insuffisance, soit pour l'essor d'une expédition, soit pour la réparation d'une défaite.

(1) Pierre-François-André Méchain, né à Laon, le 16 août 1744, nommé, sur la recommandation de Lalande, historiographe des cartes de la marine, se livra à des calculs et à des observations qui le placèrent au premier rang, à côté des Cassini et des Legendre, dont il partagea les travaux. Il devint membre de l'Académie des sciences. Lorsque l'Assemblée constituante décréta l'établissement du système métrique, Méchain fut désigné avec Delambre pour exécuter les opérations géodésiques destinées à fournir la base de nos mesures actuelles. Ayant voulu prolonger la méridienne jusqu'aux îles Baléares, il gagna dans son voyage la fièvre jaune et revint mourir en Espagne, le 20 septembre 1805.

(2) Le *Mémoire* de M. de La Bretonnière a été imprimé en 1792.

Ce fut alors qu'il conçut le dessein de porter à une lieue au large les digues que Vauban avait proposé d'enraciner à l'île Pelée et à la pointe du Hommet, et de mettre à couvert les manœuvres d'appareillage et de mouillage qui, dans le système de l'illustre ingénieur, auraient été faites à découvert.

M. Lefebvre (1), ingénieur en chef de la généralité de Caen, auquel fut soumis ce projet de digue, la déclara praticable, et le duc d'Harcourt l'adopta avec enthousiasme. Il se rendit à Paris avec M. de La Bretonnière et fit accepter ses vues par le Roi et M. de Sartine. L'ensemble des propositions fut exposé dans un mémoire qui fut remis à ce ministre en 1777.

Une autre commission, dont faisait partie Dumouriez, récemment arrivé de Corse avec le grade de colonel, avait été chargée, en 1776, par le ministère, d'étudier les emplacements propres à recevoir le port militaire de la Manche, depuis si longtemps désiré.

Le Gouvernement hésitait encore entre Ambleteuse, Boulogne et Cherbourg. C'était M. de Saint-Germain (2)

(1) M. Lefebvre, ingénieur en chef de la généralité de Caen, souvent consulté et trop rarement cru, comme l'a fait remarquer M. Baude, était entièrement d'accord avec Dumouriez pour ce qui concerne la construction du port, et avec M. de La Bretonnière pour celle de la digue. On trouvera dans ce volume les considérations qu'il présenta, en 1778, sur les fortifications et le port de Cherbourg et les notes dont Dumouriez a fait suivre son Mémoire.

(2) Claude-Louis comte de Saint-Germain, né en 1707, près de Lons-le-Saulnier, appelé par Louis XVI, en 1775, au ministère de la guerre, d'après les conseils de Turgot, fit d'utiles réformes, mais déplut à l'armée pour avoir voulu introduire la discipline autrichienne et les corrections corporelles. Il se retira du ministère en 1777 et mourut l'année suivante. Il a laissé des *Mémoires*. Amsterdam, 1779.

qui avait envoyé en Normandie Dumouriez pour examiner où et comment on pourrait former un port de guerre dans la Manche. Il lui avait adjoint le chevalier d'Oisy et M. de La Rosière. Le premier était un capitaine de vaisseau, qui mourut avant de partir. Le second, alors maréchal-des-logis de l'armée en Bretagne et brigadier, était un officier d'état-major fort instruit. Il fit un mémoire sur Cherbourg; Dumouriez un travail sur la guerre probable avec l'Angleterre à cause de l'Amérique. Il y exposait les moyens à employer pour rassembler en un mois les bâtiments nécessaires pour porter en Angleterre une armée de cinquante mille hommes. Il fit un autre mémoire sur la défensive de la Normandie, et c'est après avoir lu ce discours que Louis XVI écrivit de sa main en marge du manuscrit: *Dumouriez, commandant de Cherbourg*. Il y arriva dans les premiers jours de janvier 1778.

Dès qu'il fut nommé, il s'empressa d'en informer le duc d'Harcourt. « Cette grâce du Roi, disait-il, m'est d'autant plus flatteuse, qu'elle me met à portée de témoigner mon zèle pour une des plus respectables familles du royaume, pour laquelle j'ai la plus grande vénération, et qu'elle me place directement sous vos ordres. »

Ainsi que tout homme qui, sentant sa force, sait se faire partout sa place, Dumouriez ne perdit pas un seul moment pour montrer à tous qu'il prenait au sérieux les fonctions dont il était investi. Ses premiers actes révélèrent l'homme supérieur. Sa prodigieuse activité, ses allures fermes et décidées, la netteté et la franchise de ses explications, la chaleur avec laquelle il soutenait ses

opinions, ne pouvaient manquer de soulever contre lui des oppositions et des animosités, dont triompha sa ténacité persévérante. Fort de ses convictions et de son patriotique dévouement aux vrais intérêts du pays, il ne tint aucun compte des efforts que firent, pour contrecarrer ses projets d'amélioration, les médiocrités jalouses, qui se vengent de leur impuissance en calomniant les hommes de progrès et d'initiative. Son zèle ne se refroidit pas en présence des obstacles que lui suscitèrent les ennemis que rencontrent tous ceux qui ne craignent pas de se mettre en avant. Rien ne l'arrêta : il marcha et on le suivit (1).

Entièrement d'accord avec M. de La Bretonnière sur la préférence qu'il fallait donner à Cherbourg sur la Hougue (2), il ne partageait pas son opinion au sujet de l'ordre dans lequel il fallait commencer les travaux. Chacun d'eux représentait les prétentions de deux corps assez souvent opposés dans leurs vues : la marine et le génie militaire. Le premier, se préoccupant moins de la défense par terre, réclamait toute l'extension possible du mouillage ; tandis que le second, songeant surtout à la défense de la place, était disposé à réduire la rade au point de ne pas valoir la peine d'être défendue.

(1) Le prince de Montbarey lui ayant un jour reproché de risquer de compromettre l'artillerie du Roi, Dumouriez lui répondit *qu'il avait cru que l'artillerie de Sa Majesté était faite pour être compromise.*

(2) M. Beautemps-Beaupré a constaté, dans un mémoire adressé en 1832 au Ministre de la marine, que la rade de La Hougue, que l'on jugeait immense, ne pouvait contenir commodément que six vaisseaux de ligne, et que le banc de sable sur lequel il aurait fallu élever une digue était mouvant. C'était justifier d'une manière péremptoire la préférence donnée à Cherbourg par Dumouriez et de La Bretonnière.

Dumouriez, tout en admirant le projet d'une digue isolée, en déclarait l'exécution impossible et voulait que l'on songeât avant tout au port militaire. L'utilité du port n'était pas difficile à prouver; mais le commandant de Cherbourg soutenait que tout ouverte qu'elle était aux vents du Nord, la rade était excellente. Ce point admis, un établissement complet pouvait être obtenu à peu de frais. Les marins raisonnaient tout autrement. Ce qu'ils réclamaient avant tout, c'était un refuge ouvert, à toute marée, contre les gros temps si fréquents dans la Manche et contre des ennemis aussi favorisés par la nature de leurs atterrages que le sont les Anglais. La rade ferait, la plupart du temps, l'office du port! le port ne ferait jamais celui de la rade.

« Enfin, disait avec un grand sens politique M. de La Bretonnière, en souvenir de certains traités conclus à la suite de guerres malheureuses, on peut être forcé de combler ou de démolir un port, un bassin, une fortification; mais on ne peut ôter du fond des eaux une jetée pratiquée pour fermer une rade aux vents ou à l'ennemi. » *La rade d'abord, le port ensuite*, telle avait été la conclusion de son mémoire (1).

(1) Les lettres et les écrits de M. de La Bretonnière publiés dans cet ouvrage prouvent que c'est à lui que revient la gloire d'avoir déterminé : 1° le choix de Cherbourg; 2° la construction de la digue; 3° le meilleur moyen d'en fonder la base. Nous mettons ainsi hors de toute contestation trois points déjà reconnus en 1791 dans un rapport sur l'établissement maritime de Cherbourg, par M. de Curt, député de la Guadeloupe; en 1792, par Letourneur, député du département de la Manche, dans un rapport présenté au nom du comité de la marine; en 1819, par le baron Cachin, dans un mémoire lu à l'Académie des sciences sur la digue de Cherbourg comparée

Le maréchal de Castries qui, en 1780, remplaça à la marine M. de Sartine, apporta, dans l'exécution des projets adoptés par Louis XVI, plus d'activité et de résolution. Un voyage fait en Normandie par le prince de Condé et le duc de Bourbon, son fils, en l'année 1781, avait pour but de constater l'importance des travaux et des améliorations de toute nature que le duc d'Harcourt soumettait à l'approbation du ministre. La lettre écrite par le prince au duc d'Harcourt à la suite de ce voyage, atteste l'impression faite sur son esprit par la vue de notre magnifique province, dont le gouverneur avait essayé de lui faire apprécier l'importance et connaître les ressources (1).

La commission nommée par M. de Castries s'occupa de régler d'abord l'emplacement que devait occuper la digue. La marine aurait voulu la porter au large; le génie, la rapprocher de la terre. Le duc d'Harcourt, comme s'il eût pressenti les objections qui ont été faites de nos jours contre l'insuffisance de la rade, proposait de porter la digue à douze cents toises au nord de la pointe du Hommet, c'est-à-dire à six cents toises au-delà de la place qu'elle occupe aujourd'hui (2). M. de Caux,

au *Break-Water* ou jetée de Plymouth. La notice remarquable de M. Alexis de Tocqueville, le savant mémoire historique présenté à la Société académique de Cherbourg en 1854 par M. Noël; enfin, le beau travail de M. J.-J. Baude sur les côtes de Normandie, publié en 1859 dans la *Revue des Deux Mondes*, ont rendu le même témoignage au capitaine de La Bretonnière.

(1) On lira plus loin, à leurs dates, les lettres écrites par le prince de Condé.

(2) Si le projet du duc d'Harcourt qui doublait l'étendue du mouillage des vaisseaux avait pu être exécuté, il aurait procuré de bien grands avantages à la navigation. Ceux de nos contemporains qui, effrayés de la puissance et de la portée données par l'art moderne aux engins de destruction, dé-

commandant du génie, et Lambert de Paimpel, l'un des commissaires, se bornaient à demander un brise-lames aligné sur le fort du Hommet et celui de l'île Pelée. Le premier projet fut abandonné comme inexécutable; le second, comme insuffisant.

Le système de digue proposé par M. de La Bretonnière, bien que plus complet et plus efficace, était aussi simple qu'économique : il consistait à couler pour former le noyau de la digue qui devait être construite entre l'île Pelée et le fort de Querqueville, à 3,898 mètres ou 2,000 toises du fond de la baie, des carcasses de vieux navires remplies de maçonneries brutes. On devait ensuite sur cette ligne d'appui jeter des pierres perdues. M. de Caux avait imaginé un autre système, il voulait que l'on établît au milieu de l'entrée de la rade une île factice en caisses maçonnées, descendues dans la mer, et que l'on y construisît un fort.

Dumouriez qui, lui aussi, avait imaginé son système de digue, voulait que l'on se bornât à arracher les énormes blocs de granit dont était couverte la montagne du Roule; qu'on les transportât ensuite tout *entiers* dans la rade, au moyen des longues barques plates nommées des *heux*, en ouvrant au bout du bassin un canal qui aurait été jusqu'au pied de la montagne, d'où un autre canal partant de la montagne serait allé se dé-

plorent l'insuffisance de la rade actuelle, regretteront peut être l'abandon du hardi projet mis en avant par le duc d'Harcourt. Les observations faites à ce sujet par M. Baude, d'accord d'ailleurs sur ce point avec M. Beautemps-Beaupré, prouvent que ce ne fut qu'après de mûres réflexions et pour des motifs très-sérieux, que les commissaires et le duc d'Harcourt lui-même se sont décidés à y renoncer.

charger dans la mer entre la droite du port et la redoute de Tourlaville.

Les *heux* entrant dans le bassin, ressortant par le canal extérieur, et faisant un voyage par marée, auraient, selon lui, transporté et coulé en un mois quinze à dix-huit mille blocs.

Il assurait que tout l'ouvrage n'aurait pas coûté 8 millions : mais il aurait été, dit-il, simple et grossier comme la nature.

Tous ces plans furent abandonnés pour un système proposé par M. de Cessart (1), ingénieur en chef à Rouen, qui s'était fait connaître par plusieurs travaux et particulièrement par la construction du beau pont de Tours (2). Il s'agit de ces fameux cônes dont l'idée fut accueillie avec enthousiasme par le duc de Castries, le roi Louis XVI et la France entière, toujours éprise de ce qui présente un caractère grandiose ou extraordinaire.

M. de Cessart avait imaginé de former la digue avec quatre-vingt-dix rochers artificiels, montagnes sous-marines consistant en une sorte de moule en bois que l'on

(1) Louis-Alexandre de Cessart, né à Paris en 1719, nommé en 1751 ingénieur de la généralité de Tours, construisit avec l'ingénieur en chef de Voglie le pont de Tours, dont les piles furent fondées par caissons, sans épuisement ni bâtardeaux, invention hardie que Cessart avait le premier employée en France, après l'avoir perfectionnée. C'est en 1775 qu'il fut nommé ingénieur en chef de la généralité de Rouen, et en 1781 qu'il fut chargé de la construction de la digue de Cherbourg. Il est mort en 1806. Ses manuscrits ont été publiés en 1806 et en 1809, 2 vol. in-4°, par M. Dubois d'Arnouville, sous ce titre : *Description des travaux hydrauliques de L.-A. de Cessart, ouvrage imprimé sur les manuscrits de l'auteur.*

(2) Ce pont, avaient dit les plaisants du temps, était d'une solidité à toute épreuve, puisqu'il avait supporté le plus grand fardeau de la France, le passage de Mme du Barry.

devait construire à terre, et qu'on irait ensuite déposer en mer aux endroits qui seraient choisis. La forme donnée à cette caisse était celle d'un cône tronqué; on peut en apprécier les dimensions et la forme au moyen du modèle que nous reproduisons d'après un dessin de M. de Cessart lui-même.

« On pourrait, dit M. Alexis de Tocqueville, dans une très-intéressante notice consacrée par l'éminent publiciste à la ville de Cherbourg (1), se faire une idée fort exacte de cette singulière machine, en se représentant l'une de ces cages à claires-voies qu'on rencontre dans nos basses-cours et qui servent tout à la fois de prison à la poule et de refuge à la couvée. Mais que l'on juge de l'immensité de cette cage à poulets de nouvelle espèce, en apprenant que chacun des quatre-vingt-dix montants qui en composaient la carcasse était à peu de chose près aussi haut que la colonne de la place Vendôme, ayant cent vingt-quatre pieds de longueur; que l'espace qu'elle couvrait à sa base mesurait dix-sept mille deux cent cinquante-cinq pieds carrés ou un demi-arpent; que vingt-quatre mille pieds cubes de bois devaient être employés à sa construction; qu'elle devait contenir deux mille sept cents toises cubes de pierres et peser, après avoir été remplie, près de cent millions de livres! »

L'année 1783 fut consacrée aux préparatifs de ce grand travail.

(1) *Cherbourg*, par Alexis de Tocqueville, extrait de l'*Histoire des villes de France*, publiée sous la direction de M. Aristide Guilbert. Paris, 1849, p. 12. — On lit avec intérêt un résumé clair et élégant de ce beau travail dans la géographie de la Manche, ouvrage excellent de M. Edom, recteur honoraire. Cherbourg, 1857.

Nous trouvons dans nos papiers, à la date du 20 décembre de la même année, un très-remarquable mémoire fait par M. Bonnet de Demouville, officier au corps de génie, pour combattre l'emploi des caisses coniques et démontrer l'avantage qu'il y aurait à construire la digue avec des pierres perdues. Il fait remarquer avec raison que si la profondeur de la mer est de soixante pieds, la partie inférieure demeure tranquille, même pendant les plus furieuses tempêtes, et que c'est seulement dans la partie supérieure qu'a lieu l'agitation. Les moyens à employer pour la construction du môle inférieur ne doivent donc pas être les mêmes que ceux qui sont nécessaires à la construction du môle supérieur. Les roches coulées dans la mer pour servir de base à la digue pourront se tasser naturellement et demeurer dans la même place. Sur cette première assise, il faudra construire plus solidement toute la partie qui aura à soutenir la violence des flots.

La distinction faite par M. de Demouville était juste; elle venait à l'appui du système proposé par M. de La Bretonnière. Mais il s'en fallait bien qu'il eût compris toutes les difficultés que présentait la construction de la partie supérieure de la digue. Il a fallu plus d'un demi-siècle pour que la science persévérante découvrit les moyens de triompher des obstacles effrayants qui ont si souvent trompé les espérances de nos ingénieurs et de nos marins, forcés de reprendre après chaque catastrophe les travaux contre lesquels tous les éléments semblaient conjurés.

Quoi qu'il en soit, le premier cône fut mis en place le 6 juin 1784. Le succès de cette opération, depuis long-

temps annoncée et devenue l'objet des préoccupations de la France entière, eut un immense retentissement. De toutes parts, des lettres de félicitation furent adressées au duc d'Harcourt. Une seconde caisse fut mise à l'eau les 6 et 7 juillet de la même année (1), et au mois de septembre suivant, le Roi, voulant donner une direction suivie à des travaux dont la complète réussite paraissait dès lors assurée, fit connaître au duc d'Harcourt, dans une lettre que l'on trouvera parmi nos pièces justificatives, l'ensemble des mesures prises par son Gouvernement pour mener à bonne fin une œuvre dont il confiait la direction suprême au commandant de la province et à laquelle il ne cessa jusqu'au dernier jour de son règne d'attacher une légitime importance (2).

Au mois de mai 1786, le comte d'Artois fut envoyé par Louis XVI à Cherbourg pour prendre une idée des travaux en voie d'exécution. De retour à Versailles, le jeune prince parla du magnifique spectacle dont il avait eu le bonheur d'être témoin, en des termes si chaleureux, que le Roi, curieux d'examiner lui-même une œuvre dont l'accomplissement devait être, pour son patriotisme, l'objet de la plus douce satisfaction, se mettait quelques mois après en route pour la Normandie.

Parti de Versailles le 21 juin 1786, par la route de Meudon, de Laigle et de Falaise, il arriva le soir de son départ au château d'Harcourt où il passa la nuit. Inau-

(1) On trouvera plus loin la description détaillée faite par M. de Cessart de toutes les opérations exécutées par la mise à l'eau de cette deuxième caisse conique.

(2) Voir à sa date la lettre de Louis XVI.

gurant par un acte de clémence son entrée dans la province, il accorda, sur la prière de la duchesse d'Harcourt, la grâce de six déserteurs condamnés à mort qui étaient dans les prisons de Caen et devaient être exécutés peu de temps après.

Il partit d'Harcourt le lendemain matin, arriva de bonne heure à Caen, où toute la population était sur pied, attendant sa venue. Le duc de Coigny, gouverneur, et le comte de Vendeuvre, maire, lui présentèrent les clefs de la ville, portant cette inscription : *Cordibus apertis inutiles* (inutiles où les cœurs sont ouverts). Impatient d'arriver au terme de son voyage, il ne s'arrêta que quelques instants à Caen et à Bayeux, et, à dix heures et demie du soir, il faisait son entrée solennelle à Cherbourg. Le lendemain, 23 juin, dès trois heures du matin, Louis XVI, après avoir entendu la messe, se rendit au chantier de construction des cônes ; il s'embarqua sur un canot et se dirigea vers l'emplacement de la digue où déjà huit cônes avaient été coulés et où un neuvième allait être submergé sous ses yeux. L'immersion, dont il suivit avec une vive émotion toutes les péripéties, réussit à souhait et fut exécutée en vingt-huit minutes. Après avoir visité toutes les parties déja construites de la digue, le roi parcourut la rade, alla inspecter les travaux du fort de l'île Pelée, presqu'entièrement terminés et dont le directeur des fortifications, M. de Caux, lui fit les honneurs. A la fosse du Galet, devant le *Pré-du-Roi*, acheté en 1687 par Vauban, il se fit débarquer pour examiner le projet des bassins qui devaient être creusés en cet endroit. Le 24, il voulut assister aux évolutions de l'escadre

mouillée dans la rade et commandée par M. de Rions. Elle était composée d'un vaisseau de ligne, le *Patriote*, et de vingt frégates. Le 25, Louis XVI était dès sept heures du matin en canot, pour se rendre à la pointe de Querqueville, où se construisait une des citadelles destinées à couvrir les passes de la rade.

Le lendemain matin, cet excellent prince qui n'avait cessé d'inspirer à tous ceux qui avaient eu le bonheur de l'approcher la plus respectueuse sympathie, pour la bonté de son cœur, et une vive admiration pour l'étendue et la variété de ses connaissances, quittait Cherbourg, posait, en repassant à Caen, la première pierre des casernes, et visitait les travaux du nouveau canal; puis se rendait à Honfleur et de là au Havre où il passa un jour entier. Le 29 juin il était de retour à Versailles, emportant le souvenir des plus douces émotions qu'il eût jamais éprouvées, et ayant pris la résolution de consacrer tous ses soins à l'achèvement de la digue et à la continuation des travaux qui devaient donner à la France le plus important de ses établissements maritimes.

Mais ce n'est sous son règne que pouvait s'achever une œuvre qui, selon l'expression d'un écrivain moderne, n'a son égale ni dans les temps anciens ni dans les temps modernes, et que nous n'hésitons pas à déclarer supérieure aux plus magnifiques travaux exécutés par les Romains.

D'abord, il fallut, en 1788, renoncer à ces fameux cônes qui n'avaient pas, au grand désespoir de leur auteur, justifié les brillantes espérances qu'ils avaient fait concevoir. Il ne suffisait pas, en effet, de les amener,

avec des peines infinies, au point de la mer où ils devaient être submergés. Il fallait les remplir de pierres, opération qui n'exigeait pas moins de quarante jours. Or, il était rare que pendant cet intervalle il ne survînt pas quelque coup de vent. La mer venait alors frapper avec violence la caisse à moitié vide et la brisait aisément. C'est ainsi que périrent plusieurs cônes. On calcula de plus que la mise à flot de ces immenses caisses ne pouvant avoir lieu que pendant deux ou trois mois chaque année et deux ou trois jours de chacun de ces mois, il faudrait au moins dix-huit ans pour que les quatre-vingt-dix cônes fussent mis en place. On résolut donc d'en diminuer le nombre, ce qui força de mettre un certain espace entre eux. Pour ne pas laisser dans la digue des ouvertures aussi considérables, on versa dans les intervalles des pierres perdues. Dans le principe, les cônes devaient se toucher par leurs bases et se soutenir mutuellement. Chacun d'eux devait de plus être terminé par une maçonnerie hydraulique depuis la ligne des basses mers jusqu'à son sommet, ce qui l'eût rendu infiniment plus capable de lutter contre l'effort des tempêtes et peut-être l'eût mis en état d'en triompher. M. de Cessart eut le tort de consentir à abandonner ces deux portions capitales de son système, sans vouloir renoncer au reste.

Alors deux partis se formèrent dans le Conseil supérieur des travaux : l'un, que représentait M. de Cessart était exclusivement favorable aux cônes ; l'autre, soutenu par M. de La Bretonnière, ne voulait construire la digue qu'avec des pierres perdues. La Cour, partagée entre les

deux systèmes, voulut d'abord qu'ils fussent employés concurremment. A mesure cependant que le temps s'écoulait, les idées de M. de La Bretonnière gagnaient du terrain. Chaque année, les cônes étaient placés à de plus grandes distances les uns des autres: d'abord à vingt-cinq toises, puis à soixante, à cent quinze, à cent quarante, et enfin à deux cent cinquante.

Comme ces caisses isolées les unes des autres pouvaient être plus facilement ébranlées, M. de Cessart fit verser tout autour de grands amas de pierres qui, sous la pression des flots, s'arrangeaient entre elles, loin de se disperser. Il revenait donc de lui-même au système proposé en 1777, par M. de La Bretonnière; de sorte que la même cause qui montrait les vices du système des cônes, faisait voir l'excellence de celui des pierres perdues. Enfin, après une longue série d'accidents, la plus grande partie des caisses ayant été, malgré toutes les précautions, démolies ou rasées, ou rongées par les vers marins (les tarets), on renonça définitivement aux cônes. Le prix des travaux exécutés d'après les plans de M. de Cessart, depuis le 1er octobre 1784 jusqu'au 31 décembre 1789, s'était élevé à la somme de 28 millions de livres (1).

A cette époque, la digue fondée sur une longueur de trois mille huit cents mètres, s'élevait presque partout

(1) Voir à la fin de ce volume le compte des dépenses, relevé par M. de Cessart lui-même. Dumouriez, dans ses *Mémoires*, accuse M. de Cessart qui avait commencé modestement par ne demander que des bois de rebut, d'avoir fini par se faire livrer les meilleurs bois de construction et surtout de fort belles *courbes*. On aurait fait vingt bonnes frégates avec les matériaux et l'argent qui ont été perdus pour les vingt et un cônes qui ont été construits.

au-dessus de la basse mer. On croyait l'œuvre terminée: on avait un abri; mais on était loin de posséder une rade défendue contre la mer ou contre l'ennemi. La digue, dans les grandes marées, se trouvait couverte de plus de vingt-deux pieds d'eau.

Le désappointement causé par ces tristes résultats n'ébranla point la confiance générale dans le succès définitif d'une œuvre dont chaque jour avait fait de plus en plus apprécier l'importance; on pouvait bien abandonner le système des cônes, mais nul ne songea à renoncer à la digue elle-même, et tous les gouvernements qui ont suivi celui de Louis XVI ont considéré son achèvement comme un impérieux devoir.

M. de La Bretonnière, nommé depuis 1783 commandant de la marine à Cherbourg, avait pressenti tous les inconvénients que présentait le système de M. de Cessart. Il n'avait pas cessé néanmoins de lui prêter un loyal concours. Plus d'une fois il essaya de ramener les esprits à des idées plus justes. Il eut à soutenir, avec l'inventeur des cônes, une polémique dans laquelle il fit preuve d'une grande modération et où il déploya des connaissances nautiques qui manquaient à son contradicteur.

Les événements lui avaient donné raison; on était revenu à son système de digue construite à pierres perdues. Le Roi voulut enfin donner un témoignage de satisfaction et de reconnaissance à celui qui avait fixé le premier son opinion sur les travaux à faire et sur la préférence à donner à Cherbourg pour y former un port sûr et commode dans la Manche. Il lui fit don en 1787 de trois cent cinquante arpents du bois du *Mont-du-Roc*, près de

Cherbourg, lui conféra en 1788 le titre de comte, et le chargea en outre, en 1789, de constater les profondeurs de l'eau dans la rade. C'est par là qu'on aurait dû commencer : car ce travail, qui fait le plus grand honneur à M. de La Bretonnière et fait autorité dans la science nautique, aurait fait éviter des fautes dont malheureusement les conséquences ont été bien graves (1).

A dater de l'année 1790, la tourmente révolutionnaire interrompit tous ces travaux. Quelques ingénieurs cependant, et notamment M. de Lamblardie père, publièrent cette année et l'année suivante des Mémoires particuliers sur les moyens qu'ils considéraient comme les plus convenables pour l'achèvement de la digue.

Une commission, nommée le 1er août 1792, composée de MM. Crublier d'Opterre et Dezerseuil, officiers de génie; Eyriez et Letourneur, officiers de marine; Lamblardie et Cachin, ingénieurs des ponts et chaussées, Le Pesqueux et Legagneux, pilotes, fut chargée par l'Assemblée législative d'aller à Cherbourg pour examiner ce qui était fait

(1) En contemplant avec admiration les grandes constructions de Cherbourg et sa merveilleuse digue, nous avons éprouvé une douloureuse surprise en voyant que rien n'y rappelle le souvenir de M. de La Bretonnière. Étonnante ingratitude pour un service immense ! Cet injuste oubli sera-t-il réparé ? Nous l'espérons. C'était aussi l'espérance du savant et regrettable Baude, qui avait pu constater les droits du célèbre marin à la reconnaissance de ses compatriotes. « Il ne faudrait, disait M. Baude, pour acquitter la dette du pays, qu'une simple inscription portant le nom du capitaine de La Bretonnière, et placée en vue du port et de la rade ; cette inscription serait celle que les Anglais ont gravée sur la pierre sépulcrale de Christophe Wren, l'architecte de Saint-Paul :

« *Si monumentum quæras, circumspice.*

« Tu cherches un monument, regarde autour de toi. »

et ce qu'il restait à faire (1). Le 15 octobre 1802, le premier consul ordonna d'exhausser le centre de la digue de trois mètres au-dessus des plus hautes marées, d'y former un plateau capable de recevoir un fort armé de vingt pièces de gros calibre et de disposer les musoirs pour porter des batteries. M. Cachin, dont le nom devait être attaché d'une manière brillante à la reprise des travaux commencés sous le dernier règne, fut chargé d'exécuter le plan arrêté par le premier Consul. Il adopta sans hésitation le système des pierres perdues, recommandé dès le principe par le capitaine de La Bretonnière. Nous ne pouvons donner ici une idée des difficultés matérielles contre lesquelles eut à lutter l'intrépide ingénieur. Le 12 février 1808, la mer, soulevée par une affreuse tempête, passa sur la plateforme, balayant les casernes, les magasins et l'artillerie. Le 2 novembre 1810, un nouvel ouragan emporta soixante mètres courants de l'épaulement de la batterie, et enfin, dans la nuit du 11 au 12 du même mois, une autre tempête acheva de détruire ce qu'avaient épargné la précédente et celle de 1808. Napoléon, accouru à Cherbourg en 1811, voulut avoir raison du défi que semblaient lui porter les éléments. Il décréta le 7 juillet que l'emplacement d'un fort serait excavé au niveau des basses mers, et qu'un massif de maçonnerie en grands blocs de granit serait élevé de cette profondeur à une hauteur de 9 mètres. Comme les grandes avaries ne se

(1) Le rapport de cette commission, présenté au Gouvernement en 1793, offre un grand intérêt historique. Il a été reproduit en 1863, par le ministère de la marine ; il forme la première livraison du *Mémorial des travaux hydrauliques*. (Paris, autographes du ministère de la marine.)

produisent qu'au-dessus des hautes mers de morte-eau, au-dessous la digue se défend par son épaisseur et par le peu d'inclinaison des talus, et les grandes tempêtes coïncident avec les syzygies. Cette expérience a permis de réduire sensiblement, sans nuire à la solidité, l'épaisseur du massif gigantesque de maçonnerie qui sert de base au fort central. Les tempêtes qui l'ont assailli depuis trente ans ne l'ont pas ébranlé.

M. Fouquet-Duparc, successeur de M. Cachin (mort en 1825) (1), eut pour mission de donner un couronnement à l'immense construction qui avait formé la base de la digue. Le système pratiqué par le savant ingénieur consista à élever progressivement les empierrements à leur hauteur normale et à couronner la digue dans toute sa longueur par une maçonnerie de dix mètres de largeur sur sept mètres cinquante de hauteur.

L'entreprise était difficile. Comment exécuter une maçonnerie sur un espace que la mer découvrait à peine une fois en vingt-quatre heures, pendant quelques jours chaque mois, et durant quelques heures chaque jour ?

Les Romains avaient employé pour bâtir leurs môles un

(1) Le baron Cachin (Joseph-Marie-François), né à Castres (Tarn), le 2 octobre 1757, reçu ingénieur en 1776, avait visité l'Angleterre, était revenu en France vers l'année 1789 pour préparer le travail d'un canal latéral à la Seine entre Quillebeuf et Honfleur. Il s'occupa ensuite de l'endiguement de l'Orne entre Caen et la mer et d'un établissement militaire projeté près de Colleville. Il fut en 1802 inspecteur général des ponts et chaussées et directeur de la partie militaire des ports. C'est en cette qualité que, pendant vingt années, il dirigea les travaux de la digue de Cherbourg et les fortifications destinées à améliorer et à défendre ce port.

On lui doit, outre son *Mémoire sur la digue de Plymouth*, un *Mémoire sur la navigation de l'Orne-Inférieure*. Paris, an VII, in-4°.

mortier composé d'un sable volcanique, la *pouzzolane* qui, au lieu de se délayer dans l'eau, s'y durcissait rapidement. Les constructeurs modernes avaient continué à employer la pouzzolane, en la mélangeant, mais avec grands frais, avec de la chaux grasse. La découverte de la chaux hydraulique (propre à l'eau) que l'on ne rencontrait que dans quelques contrées de la France, mais qui, par suite des recherches de l'habile ingénieur des ponts-et-chaussées, Vicat (1), peut s'obtenir presque partout, a été pour M. Duparc d'un merveilleux secours pour mener à bonne fin sa glorieuse entreprise. Toutes les parties de la digue sous-marine furent égalisées. Sur cette base et dans toute la longueur, deux cordons de pierre d'un mètre de hauteur furent établis. Le premier, du côté de la rade et à l'abri de la mer, n'était formé que de pierres sèches; le second, qui s'étendait du côté de la mer, fut composé de grands blocs de pierres factices mesurant trois mètres de long, deux de large et un mètre de haut. Ils étaient posés bout à bout, de manière à présenter un

(1) Louis-Joseph Vicat, né à Grenoble le 31 mars 1786, ayant étudié chimiquement la composition des mortiers que l'expérience lui signalait comme les meilleurs, découvrit qu'ils étaient formés de chaux hydraulique. Tous ses efforts tendirent dès lors à fabriquer cette espèce de chaux. Il explora la France en tous sens pour rechercher les gisements de chaux hydrauliques naturelles, et pour éclairer les jeunes ingénieurs sur la confection des chaux hydrauliques artificielles. Il livra généreusement au public les découvertes dont il eût pu se réserver les avantages. Le 26 mai 1843, la Chambre des députés a décerné à M. Vicat, à titre de récompense nationale, sur la proposition d'Arago, une pension de 6,000 fr. réversible sur la tête de ses enfants. Il a pris sa retraite en 1851 pour continuer à se livrer aux travaux qui ont rendu au monde savant des services immenses.

obstacle continu. Ces blocs, faits avec du *béton* (mélange de sable, de cailloux et de chaux hydraulique), étaient coulés dans des caisses ou moules en bois, ayant tous la forme et les dimensions qui viennent d'être indiquées. Le béton, défendu contre l'action de la mer par le bois, avait le temps de durcir avant que la caisse fût détruite par les vagues. Entre le cordon de pierres naturelles posé du côté de la rade et le cordon de pierres factices prolongé du côté de la mer, se trouvait un espace vide; c'est là que l'on fonda le mur de la digue, non par une maçonnerie faite de main d'homme, mais à l'aide d'une couche de béton épaisse d'un mètre. On profita du moment où la mer venait de se retirer pour étendre cette espèce de sillon de mortier dans le lit qui lui avait été préparé. Sur cette première assise, on plaça de nouveau deux cordons de pierres, mais naturelles cette fois, par la raison que l'ouvrage s'exécutait à un mètre au-dessus des basses mers. On versa dans l'intervalle un nouveau lit de béton d'un mètre de hauteur, sur celui-là un troisième, entre deux nouveaux cordons de pierres, et alors parvenu à trois mètres de hauteur, on abandonna l'usage du béton pour établir une maçonnerie à main d'homme qui reposait sur trois assises gigantesques, composées chacune d'un seul bloc d'un mètre d'épaisseur et longue de trois mille six cents.

L'exécution de cet admirable travail dirigé jusqu'à la fin de 1838 par M. Duparc, fut confié après lui à M. Reibell, qui a terminé en 1853 cette fameuse digue commencée soixante-dix ans auparavant, à laquelle on ne peut comparer aucun des ouvrages analogues qui

existent sur le globe et dont la stabilité peut maintenant défier les fureurs de l'Océan (1).

Sa longueur est l'équivalent de la distance de la cour carrée du Louvre à l'arc-de-triomphe de l'Étoile. Le fort central occupe, à mille deux cent soixante-dix mètres du musoir oriental, le sommet de l'angle de cent soixante-neuf degrés que forment ces deux branches de la digue, et deux forts circulaires sont assis sur les musoirs (2).

Nous n'entrerons dans aucuns détails sur d'autres travaux aussi considérables ayant eu pour objet soit les forts construits successivement sur le rocher du Hommet, l'île Pelée, le plateau de Querqueville et la roche Chavagnac (3); soit le port militaire établi, comme l'avait proposé la commission de 1792, dans l'anse du Galet, l'avant-port et

(1) M. Joseph Bonnin, ingénieur des ponts et chaussées, chargé des travaux de la digue depuis 1843 jusqu'en 1853, a publié, en 1857, un savant ouvrage ayant pour titre : *Travaux d'achèvement de la digue de Cherbourg de 1830 à 1853*. Paris, 1 vol. in-4°. Ce travail est précédé d'une *Introduction historique sur les travaux exécutés depuis l'origine jusqu'en* 1830 par M. Antoine-Elie de Lamblardie, inspecteur général des ponts et chaussées et des travaux maritimes.

(2) La célèbre digue que Richelieu fit construire en 1627, par Clément Métezeau, pour cerner du côté de la mer la ville de la Rochelle, était longue de mille cinq cents mètres; appuyée à la terre par ses extrémités, elle offrait, au centre, une passe de soixante-dix mètres. Elle avait été formée par un grand nombre de navires chargés de pierres que l'on avait coulés après les avoir liés entre eux par des chaînes de fer. Une tempête qui dura trois jours la détruisit en 1628.

La digue élevée par les Anglais, sur le modèle de celle de Cherbourg, en avant du port de Plymouth, fondée dans une mer moins profonde, n'a qu'une longueur de mille trois cent quarante-quatre mètres, et par conséquent n'atteint pas la moitié de la digue de Cherbourg.

(3) Cette roche, située à une distance à peu près égale de la batterie circulaire du fort de Querqueville et l'extrémité occidentale de la digue, a été découverte, en 1788, par le capitaine de vaisseau Chavagnac, qui lui donna son nom.

les deux vastes bassins creusés par derrière en plein rocher (1).

Les trois bassins qui forment le port occupent une superficie suffisante pour contenir environ trente-huit vaisseaux, qui, ajoutés aux quarante-deux que peut recevoir la partie saine de la rade, forment, pour notre grand établissement maritime de Cherbourg, un total de *quatre-vingts vaisseaux.*

Sur toute la partie de ces travaux qui appartient au règne de Louis XVI, nos lecteurs trouveront, soit dans les *lettres*, soit dans les *mémoires* qui suivent, une foule de renseignements. Les écrivains qui, tôt ou tard, devront en entreprendre l'histoire complète, sauront bien tirer un parti avantageux des matériaux que nous mettons sous leurs yeux. Le génie militaire et la marine ont eu leur monument : l'histoire aura le sien!

Ce ne sera pas en vain, nons l'espérons, que l'attention de la France et du monde aura été tout récemment encore appelée sur une œuvre si honorable pour la nation. C'est un beau moment que celui où l'Empereur Napoléon III est venu inaugurer *l'arrière-bassin* qui, commencé le 28 juin 1838, s'est glorieusement achevé sous son règne. Il y avait juste un siècle que l'amiral Bligh, débarquant à Cherbourg, laissé sans défense, y mettait à rançon ses habitants et détruisait de fond en comble ses humbles fortifications. L'aspect de Cherbourg était bien différent les

(1) M. Pierre-Aimé Lair a publié en 1813, sous les auspices de la Société d'agriculture et de commerce de Caen, une description intéressante de l'ouverture de l'*avant-port* de Cherbourg, qui eut lieu le 27 août 1813, en présence de l'Impératrice Marie-Louise.

6 et 7 juillet 1858, lorsque, en présence d'une reine d'Angleterre, les acclamations enthousiastes d'un peuple immense célébraient l'achèvement de l'œuvre gigantesque à laquelle sept gouvernements divers ont mis successivement la main et consacré deux cents millions (1)! Sans rien enlever à la gloire de ceux qui l'ont continuée et achevée, ce sera pour le gouvernement de Louis XVI un éternel honneur d'en avoir conçu la pensée et commencé l'exécution.

(1) VOICI LE TABLEAU DES DÉPENSES FAITES POUR L'ÉTABLISSEMENT DE CHERBOURG.

ÉPOQUES.	TRAVAUX MARITIMES.	Fortifications et BATIMENTS militaires.	TOTAUX.
	fr.	fr.	fr.
Ancienne monarchie, de 1783 à 1792.	31,192,679	10,243,368	41,436,047
République, de 1793 à 1800. . .	»	»	»
Consulat et Empire, de 1801 au 31 mars 1814.	29,406,387	8,971,296	38,377,683
Restauration, du 1er avril 1814 au 31 juillet 1830.	10,336,115	1,587,494	11,923,609
Gouvernement de Juillet, du 1er août 1830 au 24 février 1848.	40,656,139	8,467,556	49,123,695
République, du 25 février 1848 au 2 décembre 1852.	16,113,001	2,892,433	19,005,434
Gouvernement de Napoléon III, du 3 décembre 1852 au 31 décembre 1857.	25,940,201	4,468,093	30,308,294
	153,644,522	36,630,240	190,274,762

CORRESPONDANCE.

Lettres de MM. Dumouriez. — Marquis d'Héricy. — Marquis de Beuvron. — De Caux. — Duc d'Harcourt. — La Bretonnière. — Prince de Montbarey. — Duc de Choiseul. — De Castries. — De Ségur. — Prince de Condé. — Duc de Bourbon. — Noël. — Vicomte de Tavannes. — De Mesnil-Durand. — De Cessart. — De Lafayette. — De Pontcharost. — De la Millière. — Comte d'Egmont. — De Fontette. — Perrot. — Meusnier.

Aux Andelys, le 3 mars 1778.

M. Dumouriez à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Je viens de recevoir du Ministre l'avis de ma nomination au commandement de Cherbourg. Les ordres sont entre les mains de M. le maréchal d'Harcourt. Cette grâce du Roi m'est d'autant plus flatteuse, qu'elle me met à portée de témoigner mon zèle à une des plus respectables familles du Royaume pour laquelle j'ai la plus grande vénération, et qu'elle me place directement sous vos ordres. Je tâcherai de mériter vos bontés et votre confiance, je vous les demande avec instance. Comptez, Monsieur le Duc, sur le vif attachement et le profond respect avec lesquels j'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ,

Colonel d'infanterie, commandant d'artillerie à Cherbourg.

Chiffrevast, le 14 septembre 1778.

M. le marquis d'Héricy à M. le duc d'Harcourt.

Je m'étais flatté, mon cher cousin, que mon voyage de Cherbourg me mettrait à portée de vous rendre un compte exact des moyens et des ordres donnés pour les réparations ou reconstructions des forts et batteries marqués par M. le maréchal d'Harcourt pour être mis en état dans ce moment-ci. Les officiers du génie et d'artillerie de Granville, dont je m'étais servi dans la tournée que je viens de faire, m'avaient dit que ceux de Cherbourg s'étaient chargés de tous les devis et mémoires relatifs à ces objets; qu'ils les avaient adressés au Ministre, et que vraisemblablement ils en avaient reçu réponse. Au lieu de tout cela, je n'ai trouvé que de nouvelles difficultés. Ces messieurs s'attendent réciproquement, les uns pour décider l'emplacement des batteries, les autres celui des corps-de-garde. Point de fonds, d'ailleurs, pour travailler, et point d'entrepreneurs, parce que la plupart sont déjà en avance et point payés. Outre cela, Messieurs les ingénieurs prétendent que ce ne serait qu'avec des frais immenses qu'on pourrait construire une batterie solide au bec d'Agon, ainsi qu'à Portbail.

J'ai réellement remarqué à Agon que la rivière, après en avoir emporté l'ancienne batterie, s'ouvrait trois nouveaux cours sur la droite dans les dunes, et plusieurs marins du lieu me dirent que cette partie serait bientôt mangée. Le fonds à Portbail ne me parut pas meilleur, et Messieurs les ingénieurs m'assurèrent qu'aucun entrepreneur ne voudrait garantir son ouvrage dans l'un et l'autre endroit. Le devis de la seule batterie d'Agon monte à plus de 60,000 liv. Ils me proposèrent d'établir dans ces deux endroits des batteries couvertes en fascinages d'où l'on pourrait retirer les canons toutes fois et quantes, et qui suffiraient provisoirement pour la défense de ces havres. J'ai ordonné, en conséquence, à un officier du génie et un officier d'artillerie de se rendre dans ces deux endroits, d'y désigner, suivant vos ordres, l'emplacement des batteries et corps-

de-garde, d'en lever le plan, de me donner par écrit leurs raisons, tant pour une construction solide que pour une construction en fascinage; j'aurai l'honneur de vous envoyer le tout, vous déciderez et je ferai exécuter sans aucun retard ni représentation.

Je me suis fait rendre compte des différents objets de réparations qui regardent le génie, l'artillerie et la généralité; ce sont trois bourses très-séparées et cela ne contribue pas à la célérité des ouvrages qui dépendent souvent l'un de l'autre. M. Esmangard (1) est à Montebourg, et je compte le voir demain pour sa partie qui contient une grande partie des corps de garde. J'irai en avant pour ceux qui concernent le génie et l'artillerie, dans les objets marqués à réparer, et j'en presserai l'exécution.

On travaille à présent au fort d'Omonville et à celui d'Entremont qui seront prêts sous huit jours. On ne change point l'emplacement de celui-ci, ainsi qu'il était marqué sur l'état que vous m'avez envoyé. Il n'avait besoin que de quelques légères réparations. Il peut, tel qu'il est, protéger le cabotage et défendre le havre de Carteret, et j'ai cru que, vu le peu de moyens et l'immensité d'ouvrages, il fallait simplifier la besogne. Le corps-de-garde et la batterie de Barfleur sont réparés.

J'ai retrouvé à Cherbourg une ancienne consigne des signaux établis dans la dernière guerre. Je crois qu'on peut s'y conformer. J'ai l'honneur de vous l'envoyer pour que vous y ajoutiez ou retranchiez ce que vous jugerez à propos. Il faudra en afficher une à chaque poste de garde-pavillon. Je vous supplie d'en faire imprimer une cinquantaine avec les corrections ou additions que vous jugerez nécessaires, et de me les envoyer pour en faire la répartition.

On met à présent les mâts pour ces signaux, dans tous les points indiqués dans votre état. Je n'ai pu retrouver aucun pavillon de la dernière guerre, et j'ai donné ordre à Messieurs de l'artillerie d'en faire le nombre suffisant le plus promptement possible. Messieurs de l'artillerie sont aussi chargés de choisir les gardes-pavillons, ce qui n'est pas difficile vu la quan-

(1) M. Esmangard, intendant de la généralité de Caen.

tité de sujets qui se présentent, dont la plupart l'ont été dans la dernière guerre. On ne prendra que des gens intelligents qui aient servi sur mer et qui connaissent le gabarit des vaisseaux. On ne manquera aussi de canonniers pour toutes les batteries qu'on voudra armer, s'ils sont payés comme dans la dernière guerre.

Il ne sera pas si aisé d'avoir les canons nécessaires. Le Ministre en annonce quarante depuis longtemps, et ils n'arrivent pas, et nous en prendrions bien davantage. Nous manquons aussi d'affûts; tous les anciens sont ou seront employés. Mais Messieurs de l'artillerie n'en veulent plus faire que sur le nouveau modèle. Si, après le camp, vous pouviez obtenir quelques pièces légères de campagne, elles pourraient être utiles sur les côtes par la facilité de les transporter où l'on pourrait en avoir besoin.

J'ai l'honneur d'être, etc.

D'HÉRICY.

A Cherbourg, le 21 septembre 1778.

DUMOURIEZ à M. le maréchal D'HARCOURT.

MONSIEUR LE MARÉCHAL,

Je suis obligé de répondre en détail à un article de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 10 de ce mois et de joindre à ma lettre l'état de ce qui est indispensable pour la sûreté de Cherbourg et pour la décence du service, dont j'envoie copie à M. le marquis d'Héricy, pour qu'il prenne vos ordres à cet égard.

Je vous prie avant tout d'être persuadé que je suis très-peu susceptible d'inquiétude et que j'ai été connu jusqu'à présent pour l'être encore moins de peur ou de faiblesse.

Vous me faites l'honneur de me mander que j'ai actuellement du canon et des canonniers; cela est vrai, mais mon canon est enterré, mes mortiers sont renversés et mes canonniers me

sont inutiles tant que mon artillerie restera en cet état. Depuis plus de six mois, je vous supplie de me procurer les moyens de rendre ma place respectable. Mon principal motif en cela est la sûreté d'un point universellement reconnu intéressant et la régularité du service, ainsi que l'intérêt de votre gloire. Nous n'avons pas une corvette dans la Manche ; nos côtes restent exposées à toutes les insultes et les pillages, et lorsque je vous réitère si souvent mes demandes, c'est pour vous donner de nouveaux motifs pour demander vous-même au Ministre ce qui est nécessaire pour la sûreté des différents points de votre Gouvernement.

La Basse-Normandie surtout est dénuée de moyens de défense et nommément le poste de Cherbourg ; je ne peux pas trop vous le répéter. Vous avez donné des ordres pour faire réparer les corps-de-garde et les redoutes de la côte, M. le marquis d'Héricy les fera certainement exécuter, et cela ne peut pas être en meilleures mains. Mais Cherbourg est encore comme il était au mois d'avril quand j'y suis arrivé, sans que cela soit ni votre faute ni la mienne.

Vous avez compté sur seize pièces de canon qui devaient vous arriver de Dunkerque ; vous avez donné des ordres pour faire venir à Cherbourg et à Granville une partie de la poudre qui est surabondante à la Hougue. Rien de tout cela n'a pu être exécuté. Mais ce qui se fait encore bien plus lentement et ce qui est en notre pouvoir, c'est l'armement des forts de la rade de Cherbourg. M. de Thieulin et M. Duham sont attendus ici depuis le 15 d'août et n'arrivent point. J'ai pris sur moi de faire réparer les affûts ; il m'en est arrivé aussi, mais cet envoi a été fait avec si peu de choix, qu'entre autres, on m'a envoyé deux affûts de dix-huit pour des pièces de vingt-quatre et rien pour les mortiers. Il y a plus de quatre mois que le fort Galet serait armé et que je ne vous importunerais plus, si j'avais dans ce fort le nombre de plateformes qui y est absolument nécessaire.

Un nommé le sieur Deschamps, entrepreneur des fortifications à Granville, a proposé à M. de Thieulin de lui faire faire toutes les plateformes, tant en bois qu'en pierre de la presqu'île. Comme nous sommes pressés et que vous éprouverez

toujours la même lenteur et la même négligence, si vous ne prenez pas le parti de faire faire par vous-même, je vous prie, Monsieur le Maréchal, d'autoriser M. le marquis d'Héricy à donner ses ordres pour que ce sieur Deschamps nous fasse tout de suite ses plateformes ou de faire donner les ordres par M. d'Héricy aux capitaines en résidence, chacun dans son département, de faire l'achat des bois nécessaires et de faire construire sur-le-champ des plateformes, en cas que les propositions de cet entrepreneur soient trop chères.

Lorsque je prends la liberté de vous dire mon avis avec cette franchise, c'est que mon zèle pour le service du Roi et mon attachement particulier pour vous et M. le duc d'Harcourt m'y obligent. J'ai l'honneur de vous répéter que je ne crains point une descente. Avec deux bataillons que j'ai ici, je trouverais peut-être encore l'occasion de servir utilement le Roi, si le cas arrivait.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Valognes, le 13 février 1779.

Le marquis d'Héricy au duc d'Harcourt.

Mon cher Cousin,

Le port de Cherbourg commence à devenir intéressant, M. Dumouriez vous a sans doute fait part des prises qui y sont arrivées depuis peu. Nous allons vivre d'oranges à bon marché. La *Danaé* était sortie, il y a quelques jours, pour escorter jusqu'à Saint-Malo quelques bâtiments chargés de lard pour Brest, mais elle les a ramenés à Cherbourg à cause des vents contraires. Elle avait aperçu quelques petits corsaires qui vraisemblablement voulaient manger notre lard; elle est retournée sur eux, en a pris un, fait échouer un deuxième et dispersé les autres. Il serait bien à souhaiter que cette frégate et quelques corsaires que nous

avons à Cherbourg tâchassent d'escamoter quelques navires de Guernesey, chargés de café et de sucre, qui doivent partir incessamment pour l'Angleterre. M. Dumouriez en est instruit et il tâchera certainement de les engager à cette capture qui serait bonne. Je le désire vivement pour dédommager le capitaine Lesdos qui est rentré il y a deux jours avec une prise hollandaise fort riche, dont il est frustré par le contre-ordre arrivé la veille à l'égard des vaisseaux de cette nation.

Je suis, etc.

D'HÉRICY.

A Cherbourg, le 13 février 1779.

M. DE CAUX à M. le marquis DE BEUVRON.

MONSIEUR,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 7 courant; j'étais déjà informé par l'officier du corps qui est en résidence à Granville, que vous aviez obtenu une somme pour la construction d'une batterie sur la rive gauche de la Sienne, pour défendre l'entrée du port de Régneville et protéger le trop plein des bâtiments de Granville qui s'y sont réfugiés. J'en informai sur-le-champ le Ministre, en lui observant qu'il était indispensable de bâtir un corps-de-garde pour la sûreté et le service de la batterie; je lui observai, de plus, que le marché des entrepreneurs étant fini du 31 décembre 1778, il n'était pas possible de les contraindre à faire cette dépense, surtout étant aussi en avance qu'ils le sont de tous les travaux qu'ils ont exécutés pendant l'année dernière, dont ils n'ont pas encore reçu un sol d'à-compte; mais que, connaissant leur bonne volonté, j'étais persuadé qu'ils feraient encore ce petit effort, si le prince voulait leur procurer quelques secours; point de réponse jusqu'à ce moment. Comme j'espère la recevoir tout incessamment et que vous me donnez l'ordre de faire travailler à ce corps-de-garde, je vais écrire à l'officier du génie de faire exécuter cet objet aussitôt que Messieurs de l'artillerie auront arrêté définitivement l'em-

placement de ladite batterie et qu'ils y feront travailler; mais comme il existe un corps-de-garde à Régneville, à la vérité un peu éloigné de l'emplacement où ces Messieurs de l'artillerie se proposent de faire construire leur batterie, je crois qu'il est inutile de faire un très-grand corps-de-garde derrière ladite batterie, et de lui donner même une très-grande solidité, parce que la rivière de Sienne indique que dans très peu de temps elle passera tout entière beaucoup à droite du fort d'Agon détruit. Pour lors le corps-de-garde ainsi que la batterie proposée ne rempliront plus l'objet de défense; ainsi le moins de dépense que l'on pourra faire sera le mieux. Je propose donc que le corps-de-garde soit fait en planches et couvert en paille, pour dix hommes seulement. Si vous jugez, Monsieur, que cette quantité d'hommes ne soit pas suffisante, on pourra mettre le surplus, ainsi que les poudres, dans l'ancien corps-de-garde où il y a peu de réparations à faire.

Je reçois dans l'instant, Monsieur, une lettre de M. de Saint-Julien, officier du corps enployé à Caen, par laquelle il me mande que le directeur de l'artillerie s'est transporté à Dives, pour faire faire le rétablissement de la batterie de Beuzeval, dans le même emplacement où elle était pendant la guerre dernière. Comme j'ai proposé au Ministre de transporter cette batterie sur la rive gauche de la rivière, sur les dunes de Cabourg, et que la lettre du Ministre du 5 août, qui m'a été adressée, dit que les officiers du génie se concerteront avec Messieurs de l'artillerie lorsqu'il y aura lieu pour des constructions nouvelles, j'observai dans mon mémoire au Ministre, à cet égard, l'article suivant :

« Le corps-de-garde et la batterie de Beuzeval à la rive droite « de la Dives devraient être portés à la rive gauche fort en avant « de Cabourg, renfermés dans une redoute, pour battre l'entrée « de la rivière de Dives, où remontent des bâtiments de cent ton- « neaux. Là où elle est actuellement, la grande étendue de l'estran « la rend inutile; ce poste doit toujours subsister tant que la guerre « durera, parce que l'entrée de la rivière de Dives sert de refuge « à de gros bâtiments; c'est pourquoi l'on pense que, puisqu'elle « est à reconstruire, il faut l'établir solidement et convenable- « ment. »

Voilà, Monsieur, l'observation que j'ai faite au prince et que

je remets à votre décision. Vous voudrez bien, dans tous les cas, prendre la peine d'écrire au Ministre pour qu'il m'autorise à faire faire la réparation de l'ancien corps-de-garde de Beuzeval, ou à me donner ses ordres pour la construction d'un corps-de-garde dans le nouvel emplacement.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX (1).

A Versailles, le 23 février 1779.

Le marquis DE BEUVRON au duc D'HARCOURT.

MON CHER FRÈRE,

J'ai eu une conversation avec M. de Maurepas sur la Normandie. M. de Montbarey y est venu; je lui ai parlé du mauvais état de la province, de la dépense excessive qu'on faisait ou proposait en artillerie, en fortifications et de l'inaction pour celles de pure nécessité. Ils m'ont dit que le lendemain il y aurait un comité, où ont assisté MM. de Vergennes (2), de Sartine, de Montbarey, M. de Cottes, MM. de Peyronnet, Dubois et Lefebvre des ponts et chaussées, M. de Fourcroy (3), votre ingénieur, que j'ai pris pour

(1) Pierre-Jean de Caux de Blacquetot, né à Hesdin le 21 décembre 1720, était, avec le grade de maréchal de camp, directeur des fortifications de Cherbourg. Il prit sa retraite en 1791. Son frère, Jean-Baptiste de Caux, né à Montreuil-sur-Mer, en 1723, était au moment de la Révolution lieutenant-général et inspecteur des fortifications. Le fils de ce dernier, né en 1775 et mort en 1845, a eu le même grade et rempli les mêmes fonctions.

(2) Charles Gravier comte de Vergennes, né en 1717 à Dijon, avait été en 1755 ambassadeur en Turquie, où il combattit, pendant la guerre de Sept-Ans, l'influence de l'Angleterre et de la Prusse. Il signa, en 1778, comme ministre des affaires étrangères, l'alliance avec les colonies américaines insurgées, et en 1783, la paix de Versailles. Devenu la même année président du Conseil des finances, il se déclara contre le système prohibitif et mourut en 1787.

(3) Charles-René Fourcroy de Ramecourt, né à Paris le 19 janvier 1715, fils d'un avocat au Parlement de Paris, était entré au corps du génie en

un officier de marine, à qui je n'ai pas laissé ignorer que ce qui retardait le plus les opérations des ports, était l'excès de dépense de la fortification que le génie présentait et son opposition aux travaux des ponts et chaussées qui ne coûtent rien au département de la guerre. M. de Montbarey a voulu voir mes plans de Haute-Normandie, avec M. de Fourcroy, qui est convenu de la vérité des principes.

Le comité avait pour objet les travaux de Cherbourg et du Havre. Je n'ai pu parler de Cherbourg que de souvenir de ce que j'en ai entendu dire au maréchal de Broglie et à vous, et de combattre M. de Fourcroy sur le système d'enceinte que propose M. de Caux. J'ai renvoyé à ce que vous aurez à mander ou dire sur un objet aussi important. Mon père ne pouvant suffire à cela.

J'aurais fort désiré me trouver à ce comité et encore mieux que vous puissiez y être. Je n'ai su qu'hier, par M. Lefebvre, ce qui avait été traité dans le comité; on a renvoyé à parler de Cherbourg après que M. de Montbarey aurait vu mes plans. Il est vrai que je n'ai pas celui-là, et que ce n'est pas de ma partie. On s'est borné au projet du Havre.

M. Lefebvre vint hier matin me montrer son plan de Cherbourg avec une invention nouvelle d'alléges pour y faire entrer les plus gros vaisseaux. Le projet est de travailler les défenses de la rade par les moyens d'encaissements employés à Toulon, par M. Grognard. Ce M. Grognard n'étant pas ici, c'est je crois la raison véritable qui a fait renvoyer à un autre temps le projet de Cherbourg, parce que, dans la conversation chez M. de Maurepas, il fut question de le charger de ce port.

Le plan de M. Lefebvre présente les moyens de recevoir à Cherbourg vingt-deux vaisseaux de premier rang dans le port,

1736. Il fit avec succès toutes les campagnes de la guerre de 1740, devint maréchal de camp, directeur général du corps royal du génie, et associé libre de l'Académie des Sciences. On lui doit un grand nombre d'observations et de recherches sur plusieurs parties de l'histoire naturelle et de la physique, disséminées dans les ouvrages des savants ses amis. Il mourut le 12 janvier 1791. Il ne faut pas le confondre avec l'illustre chimiste Antoine-François comte de Fourcroy, né à Paris le 15 janvier 1755, et mort le 16 décembre 1809.

qui ne serait pas de refuge par lui-même, puisqu'il faudra des alléges pour faire entrer les vaisseaux. Il n'y aurait que la rade bien défendue, qui aurait assez d'étendue, depuis l'île Pelée, pour y tenir les vaisseaux en arrière des feux. Il est fort question aussi de vos projets sur l'embouchure de l'Orne et de la fosse de Colleville. Je ne suis pas au courant sur tout cela. J'aurai de vos nouvelles et retournerai à Versailles quand les Ministres y seront.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Marquis de BEUVRON.

Au Havre, le 13 juin 1779.

M. le duc d'Harcourt à M. Dumouriez.

Je sais, Monsieur, toute l'activité avec laquelle vous avez établi la défense de Cherbourg. M. d'Héricy m'en parle souvent, et je m'y attendais. Il y a plus de six mois que j'y demande des mortiers; il a été prouvé dans tous mes mémoires de la province qu'ils sont l'arme la plus sûre pour défendre les ports du feu de la mer. Il faut espérer qu'avec le temps nous en obtiendrons; mais dans ce moment on est trop occupé de l'offensive pour nous écouter. Cependant, comme j'ai profité de l'inquiétude que peut leur donner l'intervalle du départ de M. d'Orvilliers à son bord, pour les points où l'on rassemble des transports, peut-être feront-ils de sérieuses réflexions sur la nécessité de se mettre en règle chez soi avant d'entreprendre d'aller chez les autres. Mais ces mortiers viendront de loin, quand ils en enverront, car il n'y en a pas un dans la province que l'on puisse emprunter à un port pour le vôtre.

Dès qu'il sera possible, nous enverrons des porte-corps avec les chevaux de l'entrepreneur des convois militaires pour conduire à Granville les sept pièces qui sont déposées à Cherbourg pour cette ville; ainsi, vous ne pouvez les employer. Il est certain que Granville est fort en l'air, qu'il est facile d'en incendier

le port. J'en parle tout bas, car Jersey est bien près. Si les Anglais ne profitent pas de cet instant-ci, il sera prouvé que leur ministère n'est pas militaire, ce dont nous doutons déjà un peu. Leur constitution ne peut manquer d'apporter de la lenteur. Ils n'ont aucun chef à Portsmouth chargé d'exécuter contre nous ce qu'il croirait nuisible, et quand il faut que tout parte de Londres, le temps se passe; aussi, j'espère qu'il passera. D'ailleurs, la crise est violente ; ils sont agités de la déclaration de l'Espagne, du parti qui se forme en Irlande, de ce qu'on leur prépare ici. Leur flotte ne doit pas être prête ou l'être au plus depuis peu de jours. Si celle d'Arbuthnot part, elle leur fera faute ; si elle ne part point, leurs troupes d'Amérique auront faim, et il est très-possible que le retour de notre armée navale ne leur donne pas le temps d'expédier nos ports de la Manche et d'être réunis ensemble à Sainte-Hélène ou aux Sorlingues, s'ils se croient assez forts pour s'y présenter à la maison de Bourbon.

J'ai écrit à M. de Sartine pour la liberté du capitaine Gauvin, et lui ai envoyé, ainsi qu'à M. de Montbarey, les deux lettres que vous m'avez adressées à cachet volant (1).

D'HARCOURT.

Au Havre, le 26 juin 1779.

M. le duc D'HARCOURT à M. le prince DE MONTBAREY.

Par les états qui me sont envoyés successivement, Monsieur, des détachements de cinquante hommes par bataillon destinés à rester dans la province, je vois, ainsi que vous en a prévenu ma lettre du 23, que l'on n'en peut espérer aucun service, puisque le non complet, les malades, etc., y sont compris. Il s'en faut de quatre hommes qu'il n'y en ait un seul au régiment

(1) Les minutes de cette lettre et de la suivante se trouvent dans les papiers du duc d'Harcourt.

du Maine, il en reste trente au régiment de Normandie à Cherbourg.

Pensez-vous, Monsieur, que les ports de la Hougue, de Cherbourg et toute la côte de la province sont sans nulle défense, quand il y a deux mille hommes dans les îles anglaises, un vaisseau de cinquante canons, huit frégates, des corvettes, corsaires, etc.; qu'il est très-facile, à commencer d'aujourd'hui même que se fait le mouvement, que trois ou quatre cents hommes viennent brûler Cherbourg sans y trouver nulle espèce de résistance quelconque, puisque trente malades en sont toute la garnison; qu'il ne faut que quatre heures de bon vent pour y arriver de Guernesey; que cette position doit durer jusqu'à ce que M. d'Orvilliers soit arrivé à hauteur dans la Manche!

Je ne puis concevoir que vous laissiez dans un tel abandon plus de soixante lieues de côtes sans remplacer par aucune troupe celles que vous faites partir. Cependant, les états des garnisons nécessaires vous ont été envoyés il y a longtemps.

M. de Villepatour ordonne que M. de Chaulin lui envoie des boulets de Honfleur, de Caen, de la Hougue; on dépouille de ses munitions des ports de mon commandement sans que vous me fassiez l'honneur de m'en prévenir et sans que M. de Villepatour s'adresse à moi (1).

Mais si les vents contraires retardaient longtemps M. d'Orvilliers, si les événements que l'on doit toujours calculer à la guerre portaient les Anglais sur la Basse-Normandie, considérez dans quel état ils la trouveraient. Même dans ce moment, ils pourraient brûler, enclouer, bombarder pendant huit jours avant que la nouvelle vienne que les troupes partent et arrivent.

J'ai suspicion d'exportation de grains pour les îles de Jersey des côtes du Cotentin. Cette fraude va avoir entière liberté. Je cherche à la constater; mais tous les postes partis, elle sera plus aisée à reconnaître qu'à empêcher. Aucun point n'est fermé pour qu'il ne passe pas de nouvelles; cette communication, qui toujours mène nos vagabonds, nos déserteurs aux îles anglaises, est ouverte à l'espionnage, et tous les gens de la côte ont des connaissances, des liaisons même d'intérêt avec Jersey.

(1) M. de Villepatour, maréchal de camp, commandant d'artillerie.

Certainement vous n'avez pas compté laisser les choses en cet état, et cependant je ne vois aucun remède prompt. Je ne puis me dispenser d'ajouter cette protestation à ce qui vous a déjà été mandé sur cet objet, et je vous demande instamment, pour l'acquit de ma place, de la mettre sous les yeux du Conseil.

Dans la disposition des troupes de la division du Havre, vous pouvez peut-être trouver des moyens d'en reverser dans cette partie-ci et d'en laisser dans la Haute-Normandie, et vous devez être certain qu'elles y sont nécessaires autant que dans la Basse.

Vous avez des approvisionnements de grains, des munitions de guerre, une artillerie de côte nombreuse, des ports, et il est impossible que le tout soit ainsi découvert sans beaucoup risquer. J'attends votre décision sur des objets si instants.

D'HARCOURT.

A Cherbourg, le 26 juin 1779.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'avoue que je ne conçois rien à l'abandon de Cherbourg et Granville. Rien n'est plus pressé que de pourvoir à la sûreté de ces deux villes. Les Anglais peuvent être avertis du jour au lendemain du départ des deux régiments. Il y a sept à huit frégates qui rôdent tant ici devant que dans la Déroute. Grâce à l'obstination de l'artillerie, on m'a enlevé cet hiver mille fusils de l'armement du régiment de Languedoc, que je gardais soigneusement, et j'ai encore reçu une mercuriale que le premier commis a sûrement fait signer sans la lire, dont je n'ai fait aucun cas. Ces fusils me manquent plus que jamais; car je n'ai pas dans la ville plus de cinquante à soixante patraques d'armes à feu très-mal en ordre. Les cent hommes du régiment de Normandie se réduisent à trente-trois hommes effectifs entière-

ment incapables; j'ai vingt-sept invalides et dix-sept canonniers. Il ne me reste pas même de matelots, qu'au moins je pourrais armer en cas de besoin. Ainsi, les Anglais sont les maîtres de venir débarquer dans l'anse Sainte-Anne, ils encloueraient les huit pièces du Hommet, celles du Galet, et détruiraient toutes mes batteries fort à leur aise. Je ne peux compter que sur trente gardes des fermes que je suis obligé de charger de tout le service extérieur. La Hougue est dans la même position, mais au moins les batteries sont fermées.

J'attends les troupes avec impatience, sans cela je ne réponds de rien du tout.

Voici la forme de mon ordre aux ingénieurs. « En consé-
« quence, des ordres que j'ai reçus de M. le duc d'Harcourt, pour
« placer promptement trois mortiers au Hommet, il est ordonné
« à Messieurs les officiers du génie, résidant à Cherbourg, de
« faire placer sur-le-cnamp trois plateformes en pierre dans la
« communication entre ce fort et la batterie de Choiseul. »

Je vous prie, Monsieur le Duc, de ne pas désapprouver ma précipitation à cet égard, elle est fondée sur le calcul que j'ai fait que nous avons demandé la *Silphyde* pour le 10, jour auquel nos bâtiments de transport seront prêts, et qu'elle doit les convoyer.

Cette corvette peut nous amener en même temps nos trois mortiers.

Je ne doute pas que vous ne désiriez que tout soit prêt à l'entrée de M. d'Orvilliers dans la Manche ; car je crois que ceci sera dans tous les cas un port de retraite. Il faudrait absolument une escouade de bombardiers qui prendrait sa subsistance à la compagnie de Merenville.

Je vous prie aussi, pour plus de régularité, de vouloir bien m'envoyer un ordre direct pour Messieurs du génie pour que je retire le mien qui n'est que provisoire.

DUMOURIEZ.

A Brest, le 16 juillet 1779.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je n'ai pas eu l'honneur de vous informer de l'arrivée d'un second convoi de vingt et un bâtiments arrivant du Port-au-Prince, escortés par la frégate la *Charmante*, qui n'a rencontré aucuns bâtiments ennemis qui se soient opposés à son passage. M. de Sartine paraît très-satisfait de l'arrivée de ces deux convois qui composent quarante-quatre gros bâtiments évalués à plus de trente-cinq millions. Leur arrivée a fourni plus de monde qu'il n'en fallait pour nos armements; mais comme le port de Brest se trouverait fort encombré, au cas de l'arrivée imprévue de l'armée, il y a ordre de les envoyer à Nantes et à Bordeaux avec le convoi le plus fort et le plus nombreux possible en frégates, moyennant quoi nous allons tous partir pour Bordeaux, d'où nous ne reviendrons pas sans y prendre un convoi qui nous fera peut-être attendre un mois de plus.

La fatalité qui me poursuit ne me laisse pas, moyennant cela, l'espoir de rejoindre aucunement l'armée, et des circonstances que je ne pouvais prévoir semblent m'en éloigner sans ressource et m'ôter les occasions de mériter comme tout le reste de mes camarades.

Convoyer est sans doute une des fonctions les plus indispensables et le devoir le plus sacré de notre métier; mais il en est en même temps la partie la plus honteuse et la moins méritante, quoique la plus pénible et la plus délicate; et le malheur est qu'on a mauvaise grâce à demander à se soustraire à cette corvée, parce qu'on fournit des armes contre soi et toujours une réponse en belles paroles sans effet et qui ne persuadent point.

J'avais toujours imaginé que les connaissances que j'ai prises de la Manche et de la navigation de cette mer peu fréquentée et presque point connue du reste des officiers, me serait un titre pour y être employé avec utilité. Mais le sort et les circons-

tances en décident autrement, à moins que quelque main puissante ne vienne à mon secours et ne lutte à mon avantage contre des événements que je n'ai pu prévoir. Je pourrais, par exemple, trouver un ordre à mon arrivée à Bordeaux pour rejoindre l'armée, parce qu'il y restera plus de frégates qu'il ne faut pour en ramener un convoi ordinaire.

M. le prince de Montbarey a visité Saint-Malo et est arrivé ici ce matin, 16. Il visite dès aujourd'hui tous les travaux commencés autour de la rade. Le jour de demain y sera encore employé, après quoi il reprendra sa route pour Paris; il ne sera à Brest que pour coucher.

LA BRETONNIÈRE.

A Versailles, le 23 août 1779.

M. le prince DE MONTBAREY à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 5 de ce mois. Je ne puis qu'applaudir aux précautions que vous avez prises pour que les travailleurs qui sont employés à la construction de la batterie de l'île Pelée puissent se retirer à l'apparition des bâtiments ennemis et pour faire tenir les bouches à feu prêtes à être transportées au besoin.

M. Dumouriez m'a adressé un mémoire contenant ses observations relativement à cette batterie, dans lequel il propose pour en protéger la construction, ainsi que celle du fort du Hommet, d'établir deux batteries flottantes et deux chaloupes canonnières dans le port de Cherbourg. Je communique cette demande à M. de Sartine et je ne doute pas qu'il ne fasse tout ce qui dépendra de lui pour la sûreté de ce port.

Je suis, etc.

PRINCE DE MONTBAREY.

A Valognes, le 24 septembre 1779.

M. le marquis d'Héricy à M. le duc d'Harcourt.

Je n'ai pas voulu vous importuner de mes lettres, mon cher cousin, tant que j'ai cru que vous étiez surchargé d'occupations; mais maintenant que je vous crois un peu plus tranquille, permettez-moi de vous demander de vos nouvelles et de vous rendre compte de la situation où nous sommes à présent ici.

Nous ne voyons plus de vaisseaux ennemis depuis quelques jours sur nos côtes; mais j'attribue leur retraite aux vents Sud et Sud-Ouest qui ont été et sont encore assez violents, et dès qu'ils cesseront, je m'attends bien à revoir l'observateur Johnstone avec ses vingt-quatre voiles. Nous profiterons de ce moment de répit pour achever la batterie de l'île Pelée. J'espère qu'elle sera en état de recevoir ses canons incessamment; mais ce sera contre mon avis si on y en met et si on n'y envoie un détachement avant que nous n'ayons quelques batteries flottantes ou quelques chaloupes canonnières pour la protéger. Vous connaissez le local, mon cher cousin, vous savez que cette île est à mille quatre cents toises de toute défense de terre, que les plus gros bâtiments peuvent en approcher à trois cents toises, et la batterie qu'on y a construite en gazon ne tiendrait pas longtemps contre un ou deux vaisseaux qui l'attaqueraient vivement; d'ailleurs, nous pouvons absolument nous passer de cette batterie pour la défense de la rade dont tous les forts sont bien armés. M. de Caux a des ordres et des fonds pour travailler au nouveau fort du Hommet. Il fait construire des baraques pour les travailleurs que le régiment de Waldner fournira. Nous y avons malheureusement beaucoup de malades dans ce moment. Il semble que c'est un fléau général sur toutes nos côtes; mais comme l'air est ordinairement très-bon à Cherbourg, j'espère que ces maladies n'y auront pas de suite.

J'ai à présent ici trois cents hommes du régiment *Maréchal de Turenne* et à peu près autant de *Bourgogne*, dont des détachements occupent les postes sur les deux côtes. Trois cents

hommes de *Berwick* sont à Coutances, et le bataillon de *Champagne* à Granville, où la batterie de la Roche-Gautier est entièrement finie et armée de six pièces de vingt-quatre. Je n'aurais plus à souhaiter à toute rigueur qu'une batterie à Portbail et de changer celle du fort d'Entremont à Carteret, qui pourrait être mieux placée ; mais, à ces deux petits articles près, nous sommes en état de défense et nous avons assez de troupes pour les besoins actuels. J'imagine, mon cher cousin, que l'établissement des quartiers d'hiver n'aura lieu que quand tous les projets d'embarquement seront décidés. Je ne suis pas encore tout à fait du nombre des incrédules, et la continuation des préparatifs que nous faisons seulement ici pour l'établissement des hôpitaux de marine me fait croire qu'on n'a pas encore renoncé à toute opération; mais la saison déroute ma politique et je m'en rapporte désormais aux événements et à ceux qui les dirigent. Si nous entreprenons quelque chose, je serai inquiet du succès, vu la saison et les inconvénients de tout genre qui en peuvent résulter ; si nous ne faisons rien, je craindrai le mécontentement des Espagnols et je regretterai nos dépenses énormes et inutiles.

Je voudrais bien, mon cher cousin, que vous m'aidassiez, si cela vous est possible, à fixer dans ce pays-ci un très-honnête homme qui nous y est de la plus grande utilité. C'est le prieur de Jobourg (1), dont je crois vous avoir chanté les louanges dans plusieurs lettres. On lui offre un prieuré aussi bon pour le moins que le sien auprès de Falaise qui est sa patrie, et l'envie qu'il a de se retrouver avec sa famille le tente beaucoup. Mais, en vérité, ce sera une perte dans ce pays-ci et surtout en temps de guerre. Outre les preuves de zèle qu'il a données dans la dernière et dans celle-ci, je puis vous dire qu'il a sauvé depuis peu, par ses avis, une prise qui arrivait à Cherbourg et la provision de viandes salées que nous envoyons à Saint-Malo. Ses rapports de mer sont sûrs et exacts, et il me tient lieu à lui seul dans toute cette partie d'un détachement sur lequel je ne

(1) Voir plus haut, page 4, ce que nous avons dit du prieur de Jobourg. Le témoignage du marquis d'Héricy et les nouveaux détails que fournit sa lettre, justifient pleinement les éloges que lui a donnés Dumouriez.

pourrais pas compter également. Cet homme est à son aise, et ce ne serait que par quelque grâce honorifique qu'on pourrait l'arrêter. Ne serait-il point susceptible d'une croix de Saint-Lazare, et serait-il possible de la lui faire avoir? C'est une idée que je vous propose, mon cher cousin, parce que j'imagine que cette récompense le flatterait infiniment. Elle ne figurerait pas mal avec son ton, sa figure et ses manières. Si cela ne se peut, imaginez-en quelqu'autre, je vous prie, et soyez sûr que vous ferez une bonne œuvre en conservant cet honnête ecclésiastique dans son canton.

D'HÉRICY.

A Valognes, le 11 octobre 1779.

M. le marquis D'HÉRICY à M. le marquis DE BEUVRON.

J'ai l'honneur, Monsieur le Marquis, de vous envoyer le plan de l'île Pelée, avec les notes que je vous avais annoncées dans ma dernière lettre. J'ai tâché de les rendre le plus claires et le plus courtes qu'il m'a été possible. Examinez-les, je vous prie, et si vous croyez que l'augmentation que je demande soit juste, proposez-le à M. le prince de Montbarey. Il serait à désirer qu'il donnât promptement sa décision, parce qu'on travaille à présent au mur de clôture et que celui de la partie où l'on propose une prolongation d'ouvrage deviendrait inutile.

Permettez-moi encore, Monsieur le Marquis, de vous faire une autre observation dont vous ferez l'usage que vous voudrez. J'ai appris que M. de Caux proposait au ministre de construire un magasin à Cherbourg pour retirer à la fin de la guerre tous les canons, affûts, etc., répandus sur les côtes de cette presqu'île. Je ne cherche point à combattre son idée qui est très-bonne; mais je crois qu'elle pourrait être simplifiée. Il n'est point de batterie qui n'ait son corps-de-garde. Ne serait-il point plus court et moins dispendieux de mettre dans chacun de ces corps-de-garde tout ce qui concerne chaque batterie? On en remettrait la clef au syndic. Messieurs de l'artillerie seraient toujours chargés,

comme par le passé, de l'entretien de ces corps-de-garde, et si, en mettant ces canons et affûts dans ces corps-de-garde à la fin de la guerre, on avait soin de bien huiler les uns et peindre les autres, il me semble que, sans aucuns frais ni transports, tout se retrouverait en bon état et remis à sa place, sans confusion, au commencement d'une nouvelle guerre. Voilà mon idée, Monsieur, et je n'y tiens qu'autant que vous l'approuverez.

J'ai appris ce matin que le convoi de vin que M. de la Mettrie attend à Cherbourg est parti de Saint-Malo On a donné ordre sur-le-champ à tous les gardes pavillons d'être alertes et de faire les signaux en cas qu'ils aperçussent des vaisseaux ennemis en mer. Les rapports d'hier n'en annonçaient aucun, et j'espère que ce convoi passera sans difficulté; mais j'apprendrai son arrivée avec plaisir.

Nous n'avons et ne savons rien ici de nouveau. C'est de Brest, de Saint-Malo et du Havre que nous attendons les grandes nouvelles. On m'a mandé hier la flotte anglaise sortie, mais j'en doute encore.

J'ai l'honneur, etc.

D'HÉRICY.

A Valognes, le 4 novembre 1779.

M. le marquis D'HÉRICY à M. le marquis DE BEUVRON.

Depuis mon retour ici, Monsieur le Marquis, j'ai été passer deux jours à Cherbourg et je me suis convaincu de plus en plus de la nécessité d'ajouter à l'île Pelée la prolongation d'ouvrages que je demande. Cela seul peut mettre ce poste en état de se soutenir par lui-même, et je puis vous assurer qu'alors la rade sera respectable et pourrait servir de refuge à trente et quarante vaisseaux de ligne. Les deux chaloupes canonnières qu'on nous promet ne seront aussi point de trop, elles serviront à protéger les flancs de l'île et la passe qui est entre elle et la pointe des Biquets, et si vous consentez, ainsi que j'espère, au transport des deux pièces de canon de la pointe du

Heu à ces Biquets, nous serons fermés comme dans une boîte. Ce changement se fera à très-peu de frais; Cherbourg ne peut être qu'un poste très-intéressant dans cette guerre, et je crois que nous ne pouvons le rendre trop fort. Nous y avons, depuis dix à douze jours, un petit convoi d'effets du Roi qui n'attend que le vent favorable pour partir. Nous n'avons dans ce moment connaissance que d'un petit corsaire dans le canal de la Déroute. Je voudrais bien pouvoir le prendre, parce qu'il fait beaucoup de mal à tous les pêcheurs et caboteurs de cette côte. Son petit bâtiment va à voiles et à rames, et comme il tire peu d'eau, il a toujours une retraite sûre dans les rochers qu'il connaît très-bien. Si j'avais une trentaine d'hommes un peu faits à la mer et dont je pusse disposer, je crois que je pourrais l'enlever, mais la difficulté est de les trouver.

J'ai eu l'honneur de vous mander, dans ma dernière lettre que M. Dumouriez avait mis trente hommes et deux pièces de canon à l'île Pelée. Je les y ai laissés, parce que je les ai crus nécessaires et suffisants pour empêcher une descente d'une cinquantaine d'hommes qui auraient pu venir brûler le corps-de-garde et la batterie. M. Esmangard a envoyé l'ordre pour les fournitures de ce poste; il n'y manque plus que les provisions de bouche qui y sont absolument indispensables, ainsi que deux bateaux attachés à cette batterie. Si la Cour consent à l'augmentation que j'y demande, les trente hommes qui y sont pourront y travailler et avancer l'ouvrage.

Vous comptiez, Monsieur le Marquis, demander l'abbaye de Cherbourg, actuellement destinée à un hôpital de marine, pour établir les canonniers garde-côtes de quatre divisions qui doivent venir à l'école de Cherbourg. Voici un autre arrangement qui sera plus commode. On peut aisément loger trois divisions ou cent vingt hommes à Tourlaville, qui seraient exercés au fort de Tourlaville, et on mettrait quarante hommes ou la quatrième division à Querqueville, où elle serait instruite à la batterie de ce village. A ce moyen, il n'y aurait aucun changement à faire à Cherbourg; les canonniers garde-côtes seraient bien établis et instruits, et les postes de la pointe du Heu ou des Biquets de Tourlaville et de Querqueville seraient gardés par eux, ce qui ferait un soulagement de quinze hommes

que nous devions prendre sur les canonniers garde-côtes de ces quatre divisions, indépendamment de ceux qui seront à l'école. J'espère que vous approuverez ce changement, et je vais prévenir le subdélégué de préparer les fournitures en conséquence dans ces deux villages.

M. le Maréchal me mande que M. le duc d'Harcourt m'envoie du Havre deux mortiers et trois affûts de côte, et qu'en conséquence il donne ordre à M. d'Hennezel de ne point m'envoyer les affûts de Granville que je demandais, s'ils ne sont point partis. M. d'Hennezel a sans doute reçu l'ordre à temps, puisque je n'en entends point parler, et j'en suis presque fâché. Ces affûts sont absolument inutiles dans cette partie, ils y dépérissent à découvert dans une cour et sans être peints. M. d'Hennezel est persuadé qu'on ne peut les adapter à du vingt-quatre; nous croyons ici être sûrs du contraire et nous les aurions fait servir dans des postes où il n'y a que des affûts marins. Mais, puisque l'ordre est donné, il n'y a qu'à les laisser où ils sont. Au premier voyage que je ferai à Granville, je verrai avec cet officier à les faire servir dans quelques postes des environs.

Dans l'arrangement des trois écoles de canonniers garde-côtes, que vous avez fait à Isigny, Monsieur le Marquis, vous avez désigné Montebourg pour l'emplacement de celle des trois divisions de la côte de l'Est. Mais comme il n'y a ni batteries, ni canons, et que le transport pourrait embarrasser, je puis encore vous offrir un autre plan. Ce serait d'en établir une division, qui fait quarante hommes, à Saint-Vaast, une autre à Tatihou, et la troisième à Gatteville. Cette côte n'est pas la plus exposée, et je n'en mettrais pas moins un détachement de troupes réglées à Barfleur et à Tatihou. Du canon et peut-être quelques coups de fusil, voilà tout ce qu'il faut dans cette partie, et je ne vois aucun inconvénient à cet arrangement. Il serait à désirer que toutes ces écoles pussent être établies pour le 1er décembre. Elles finiraient au 1er avril et n'occuperaient que le temps le moins précieux pour l'agriculture.

J'ai l'honneur d'être, etc.

D'HÉRICY.

A Versailles, le 12 novembre 1779.

M. le prince DE MONTBAREY à M. le duc D'HARCOURT.

D'après les représentations qui m'ont été faites, Monsieur, sur la nécessité de faire établir deux chaloupes canonnières pour protéger la rade de Cherbourg, j'ai demandé à M. de Sartine de les faire fournir. Il me répond que, comme il n'existe point de bâtiments de cette espèce dont on puisse disposer, il donne des ordres pour en faire construire deux le plus promptement possible; mais il m'observe qu'il faudra que je fasse fournir des soldats du corps royal pour le service du canon de ces deux chaloupes. Lorsqu'elles seront prêtes, vous voudrez bien y attacher le nombre de canonniers garde-côtes qui sera nécessaire, et quelques canonniers du corps royal de l'artillerie pour montrer aux premiers la manœuvre du canon.

J'ai l'honneur d'être, etc.

PRINCE DE MONTBAREY.

A Cherbourg, le 29 avril 1780.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Ma sensibilité est égale à la bonté que vous me témoignez, je ne suis fâché que de n'avoir pas encore assez fait pour vous pour la mériter. C'est en partie ce qui m'a empêché de vous réclamer dans la demande que j'ai faite du grade de brigadier. Au reste, je n'ai réclamé personne; j'ai eu la délicatesse de ne point employer de sollicitations, de ne point aller moi-même à Paris. J'ai envoyé un mémoire pour me conformer à l'usage; depuis, je n'en ai pas du tout parlé. J'ai cru qu'une simple

demande suffisait auprès d'un Ministre qui connaît mieux qu'un autre mes services, sachant tous les détails de ma vie.

Voici mes droits: Je sers depuis 1757. J'ai eu vingt-deux blessures en 1760; j'ai eu une compagnie de cavalerie à la fin de cette année; j'ai été fait chevalier de Saint-Louis en 1763, âgé de vingt-trois ans et quelques mois. Réformé alors, j'ai fait des voyages avec l'approbation des Ministres. J'ai été fait aide maréchal des logis de l'armée de Corse en 1768, colonel en 1769. De là, M. le duc de Choiseul m'a envoyé en Pologne rassembler et commander la confédération; ainsi, j'ai dix campagnes de guerre, des travaux de tout genre, des voyages continuels, *entrelardés* de la Bastille; je n'ai jamais été ni dédommagé, ni récompensé (1).

En conséquence, j'avais cru avoir des titres suffisants pour un grade où semblaient m'appeler le commandement que j'ai, ma place d'aide maréchal des logis de l'armée, mes services, mes blessures, mon bien mangé (car il ne me reste que les bienfaits du Roi).

J'ai vu onze maréchaux de camp et neuf brigadiers, prèsque tous mes cadets de colonel, dans le corps du génie qui n'a pas fait de guerre de siége depuis Maestricht et dans le corps de l'artillerie. Il s'est glissé même quelques colonels, mes cadets, dans la promotion des autres corps. Si on avait regardé aussi l'état major comme un corps, j'y étais un des plus anciens, étant dans ma treizième année.

Il est vrai que j'ai mandé à M. le prince de Montbarey, qu'en cas qu'il eût dans ce corps de mes contemporains ou des cadets faits brigadiers, je le priais de me dispenser de rejoindre l'armée. Mes amis m'ont désapprouvé de cette vivacité. M. le marquis de Jaucourt, que j'ai cru devoir en avertir comme mon chef, pour qu'il pût faire nommer à ma place, a réclamé mes droits avec tant de force, que le Ministre lui a dit qu'il devait *réparer* et que je serais content. Il devait même m'écrire, à ce que me mande M. le marquis de Jaucourt; je n'ai point reçu de lettre. Voilà où j'en suis. S'il y a un supplément et que

(1) Ces détails, donnés par Dumouriez lui-même, complètent ceux que contient la courte notice qui lui a été consacrée dans notre tome Ier, p. 148.

vous veuillez bien m'appuyer, peut-être pourrai-je obtenir le grade. Sinon, je dépouillerais loin de moi toute ambition et toute *gradomanie*, et je vivrai très-heureux dans ma place, content de passer ma vie sous vos ordres, et de mériter vos bontés par l'attachement le plus pur et le plus désintéressé.

M. le marquis d'Héricy, qui me pratique depuis deux ans et qui m'honore de son amitié, vous répondra de mon caractère et de mon zèle.

Vous vous êtes attiré cette longue lettre, Monsieur le Duc, par le reproche obligeant que vous avez eu la bonté de me faire.

En conséquence de vos ordres à M. le marquis d'Héricy, je fais amener ici les deux canons du fort de Néville, près Barfleur, pour mettre sur le fort de M. de Caux, et les deux canons de Saint-Germain, près Omonville, pour mettre sur la face de l'Est de l'île Pelée, qui ne peut pas rester vide. Les chaloupes canonnières ont essuyé un coup de vent si terrible dans leur dernier convoi que j'en espère bien, à moins que la mer ne soit très-grosse, auquel cas je ne crains point d'attaque. Il m'est déjà arrivé deux pièces de canon de douze, deux de huit et trois de quatre de Carentan, j'attends le reste sous huit ou dix jours. Mais si M. Carteret, qui a demandé et obtenu un secours de deux vaisseaux et deux boulets, a envie de nous attaquer, ce sera pour la grande marée du 4. Nous faisons, en conséquence, tendre une chaîne dans le chenal pour empêcher qu'il ne lance les boulets dans l'avant-port à la mer montante, qui est tout ce qu'il pourrait tenter.

Si M. Carteret n'avait pas d'autre projet que de croiser et de nous intercepter, il n'aurait pas demandé ce secours, car sa flottille était déjà plus que suffisante. Nous verrons ce qu'il en résultera ; il faut toujours à la guerre imaginer le pis possible pour n'être étonné de rien.

M. le marquis d'Héricy s'est chargé de vous communiquer toutes mes réflexions sur tout ce qui peut passer par la tête des Anglais pour la destruction de ce convoi, qui serait un très-beau début de campagne pour les Anglais et une catastrophe qui jetterait du discrédit sur nos armes et qui découragerait

encore plus nos marins d'entrer dans la Manche, le seul théâtre pourtant où aurait pu se décider cette querelle.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 11 novembre 1780.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je reçois dans le moment une lettre de M. de Castries. Il me mande avoir lu avec beaucoup d'attention et de plaisir mon travail sur le choix d'un port, et que cette affaire sera soumise à une discussion très-approfondie, lorsque les commissaires feront leur rapport.

L'île Pelée m'a donné de l'inquiétude, au fort d'une grande tempête qui a duré trois jours ; elle nous a tiré coup sur coup des signaux de détresse et a mis beaucoup de pavillons, l'eau et le fourrage manquaient pour les chevaux, je le savais sans pouvoir y remédier ; ils ont souffert vingt-quatre heures, après quoi j'y ai fait passer des secours de toute espèce.

On entendra parler de beaucoup d'autres naufrages, cette tempête était terrible. Nous avons de furieuses avaries au Hommet, la jetée était crevassée, outre des toits enlevés, tous nos corps-de-garde découverts, une sentinelle trouvée morte dans sa guérite. Il faut espérer qu'en voilà pour tout notre hiver. Nous avons cinquante-cinq prisonniers ; je vais envoyer les Jersiens à M. le marquis d'Héricy à Valognes. On ne les a pas mis sur les trois derniers parlementaires qui viennent de partir d'ici, parce que nous attendons les gabares du Havre qu'on expédiera d'ici en parlementaires.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Valognes, le 17 novembre 1780.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je n'ai reçu les lettres que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser qu'à ma première arrivée à Valognes, hier jeudi 16. J'ai payé mon entrée dans la basse-province par une ébullition très-forte qui a été suivie de clous fort mal placés et qui m'ôtent l'usage des bras depuis quinze jours. Aussitôt que j'ai pu souffrir la voiture, je me suis rendu à Valognes. J'éprouve beaucoup de mieux, mais sans pouvoir encore m'habiller. Mme la marquise d'Harcourt veut bien me permettre de lui faire ma cour en Beverley.

J'aurai l'honneur de voir M. le marquis d'Héricy dès que je pourrai sortir et me rendrai ensuite à Cherbourg et la Hougue, relativement à ce que vous me faites l'honneur de me mander.

Les expressions me manquent, Monsieur le Duc, pour vous rendre toute la reconnaissance que je dois à vos bontés et à l'accueil que vous voulez bien donner aux idées dont vous m'avez permis de vous entretenir. J'ai reçu une lettre de M. de Castries qui m'autorise à continuer les recherches dont m'avait chargé M. de Sartine ; je me conformerai à ce que vous avez la bonté de m'indiquer à cet égard.

Je l'informe aujourd'hui des raisons de santé qui m'ont empêché d'exécuter ses ordres jusqu'à ce moment. Dès que ma santé me permettra de m'en occuper, j'aurai l'honneur de vous en rendre compte.

Je saisirai toujours avec empressement les occasions de vous témoigner mon zèle et de mériter l'accueil favorable dont vous daignez l'honorer.

J'ai reçu plusieurs lettres de M. le comte de La Luzerne relativement aux épreuves qu'il a faites sur les moyens d'empêcher les vaisseaux d'approcher assez près les batteries de terre pour les démonter, etc. Il paraît fort content du résultat de ses

opérations. J'ai l'honneur de vous faire passer sa lettre qui vous mettra suffisamment au fait de l'objet dont il s'est occupé. J'ai grande confiance en ses idées, j'honore autant ses connaissances que je dois chérir ses bontés et son amitié.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

A Cherbourg, le 20 novembre 1780.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je n'ai point encore vu M. de La Bretonnière, qui est à Valognes malade avec deux clous sous les aisselles. M. le marquis d'Héricy, qui me l'annonce, me mande qu'il lui a lu un parallèle de Cherbourg et la Hougue entièrement en faveur de notre port; que ce mémoire, appuyé sur la partie nautique, est le supplément du mien. J'écris à ce général de tâcher de m'amener M. de La Bretonnière d'ici au 28, jour de mon départ. Je compte arriver le 29 au soir à Caen. Vous jugez bien, Monsieur le Duc, qu'un des principaux motifs de mon voyage est de vous faire ma cour et de vous témoigner toute ma reconnaissance des bontés continuelles dont vous m'honorez. Les grâces de la cour me seront plus précieuses me venant par votre canal. Je vous prie de vouloir bien demander tout de suite un congé de dix jours à dater du 5 décembre; car, à moins qu'on ne me retienne plus longtemps presque par force, je désire être de retour ici à la fin de l'année, n'abandonnant en temps de guerre mon poste qu'avec une extrême répugnance, quoique bien sûr qu'il n'y arrivera rien d'extraordinaire dans cette saison.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 21 mars 1781.

M. Dumouriez à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Je viens de recevoir une lettre de M. le marquis de Ségur (1), qui m'annonce l'augmentation de 6,000 liv. d'appointements, à commencer du 1er janvier, pour tout le temps que le Roi me confiera le commandement de Cherbourg. C'est à vous que j'ai l'entière obligation de ce traitement qui me met à mon aise, au lieu que je courais risque d'être ruiné par ma place. On m'a montré à Versailles le mémoire que vous avez eu la bonté de donner pour en former la demande. Il est fait avec tant de délicatesse, il est si honorable pour moi, que votre manière d'obliger noblement m'attache encore plus à vous que le service même, qui est très-grand; je désire vous en prouver toute ma vie ma vive reconnaissance. Vous connaissez tous mes regrets sur le grade de brigadier, qui m'aurait mis à portée de rendre des services encore plus utiles. En cas que cette privation borne ma carrière militaire, je m'en consolerai, si je conserve une place qui m'attache plus particulièrement à vos ordres. Ma seule ambition sera à l'avenir de vous prouver en toute occasion la reconnaissance sincère et l'attachement respectueux avec lesquels j'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

(1) Philippe-Henri marquis de Ségur, se signala aux batailles de Rocoux et de Laufeld, devint ministre de la guerre en 1780 et fut nommé maréchal de France en 1783. Il remit son portefeuille en 1787, à l'avénement de Brienne, et mourut dans la retraite en 1801. Le comte Louis-Philippe de Ségur, son fils, accompagna Lafayette en Amérique. Envoyé comme ambassadeur en Russie, il jouit d'un grand crédit auprès de Catherine II. Il a composé un grand nombre d'ouvrages. C'est le père de M. Philippe de Ségur, auteur de la célèbre *Histoire de la campagne de Russie*.

A Paris, le 29 mars 1781.

M. le duc DE CHOISEUL à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai l'honneur de vous remercier, Monsieur le Duc, de la bonté que vous avez eue en me communiquant le mémoire sur la préférence que mérite Cherbourg sur la Hougue pour construire un port dans la Manche. Ce mémoire m'a paru parfaitement bien fait, et je ne doute pas que le ministère du Roi ne sente la nécessité de saisir l'occasion actuelle de faire un établissement solide et militaire sur cette côte.

En vous renouvelant mes remercîments de cette communication, daignez recevoir avec la même bonté les assurances du sincère attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être, etc.

DE CHOISEUL.

A Valognes, le 31 mars 1781.

M. le marquis D'HÉRICY à M. le duc D'HARCOURT.

Je reçois, mon cher cousin, le règlement de l'administration pour les travaux de Cherbourg, que vous avez eu la bonté de m'envoyer. Je vois avec une vraie satisfaction que tout tend à la réussite de nos souhaits, et vous avez le mérite d'avoir contribué à un établissement avantageux pour le royaume et qui fera le bien de votre province. Cette nouvelle forme d'administration que je n'ai encore lue que très-rapidement, me paraît très-bien rédigée, et pourra prévenir bien des abus dans les travaux et dans la comptabilité. Il faut espérer que M. Necker sera plus libéral dans des moments plus favorables ; il sentira que l'argent comptant et un travail suivi sans interruption sont les moyens les plus sûrs pour opérer avec économie.

Je n'ai su que depuis quelques jours, mon cher cousin,

les 6,000 livres d'augmentation que vous avez obtenues pour M. Dumouriez, et j'attendais avec impatience la première occasion de vous écrire pour vous remercier du plaisir que me fait cette nouvelle. Je puis vous assurer qu'il est bien reconnaissant de ce que vous avez eu la bonté de faire pour lui et qu'il vous est bien réellement attaché. Je crois pouvoir dire qu'il joint à beaucoup d'activité et de talents une âme vraie et honnête, et c'est un sujet bon à conserver dans quelque place que ce soit. Son unique désir à présent serait d'être brigadier avant la paix, et il pourrait se flatter que ses différentes commissions et genres de service pourraient le tirer de l'ordre du tableau pour arriver à ce grade; M. de Montbarey le lui avait promis, mais il est entièrement inconnu au nouveau Ministre et vous seul, mon cher cousin, pouvez mettre le comble à vos bontés et à sa reconnaissance en parlant pour lui.

Vous avez aussi la bonté de vous intéresser pour moi, mon cher cousin, et si je suis jamais décoré du cordon rouge, ce sera votre ouvrage; mais je n'y serai pas plus sensible qu'à l'envie que vous avez de me l'obtenir, et après tous les refus que j'ai essuyés, je sens que le plaisir qu'il me ferait, serait de le tenir de vous.

Agréez, etc.

D'HÉRICY.

A Versailles, le 19 avril 1781.

M. le marquis DE CASTRIES à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu hier, en sortant de chez moi, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, pour que nous puissions nous rassembler pour faire la lecture des différents mémoires qui ont été faits sur la Hougue ou Cherbourg. J'ai déjà lu deux fois les mémoires de MM. de Fourcroy et Grognard. J'avais écrit à M. de La Bretonnière de se rendre à Versailles pour le même effet; mais je n'en ai point eu de réponse, et je ne sais où le prendre. S'il vous convient de venir dans cette semaine-ci, à l'exception des heures du Conseil, je pourrai disposer de mon

temps; je vous ferai communiquer le mémoire de M. de Fourcroy, et vous voudrez bien me communiquer le vôtre. Je vous prie de ne pas douter du très-sincère attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être, etc..

DE CASTRIES.

A Marly, le 2 mai 1781.

M. DE SÉGUR à M. le maréchal D'HARCOURT.

M. le marquis de Lambert, Monsieur, m'avait remis un mémoire, par lequel le sieur Dumouriez, commandant pour le Roi à Cherbourg, observait que cette ville paraissant destinée à contenir en tout temps une garnison de deux bataillons, non-seulement l'hôpital de charité qui y existe serait insuffisant pour recevoir les soldats malades, mais encore que les bâtiments de cet hôpital, qui est mal doté, sont très-vieux, bas, incommodes et que l'air n'y circule presque point. Le zèle de ce commandant l'avait porté à négocier avec M. l'abbé de Bayonne, commandataire d'une abbaye située hors de la ville, pour la cession du bâtiment qui n'est plus occupé que par six religieux sécularisés, à chacun desquels il paye une pension viagère de 600 liv. par an. Cet abbé, de concert avec M. l'évêque de Coutances, consentait à se dessaisir de son bâtiment, si l'on y transportait l'hôpital, et il s'engageait même à faire jouir le nouvel établissement de la totalité des pensions de ces religieux à mesure qu'elles s'éteindraient par leur décès. Ainsi, l'hôpital transféré aux frais du Roi dans le bâtiment de l'abbaye, serait conduit par les sœurs qui en ont l'administration, et il servirait tant aux soldats malades qu'aux pauvres habitants, au profit desquels seraient employés les revenus de l'hôpital actuel et ceux qui proviendraient des pensions éteintes, et le bâtiment de ce dernier hôpital serait employé à former un corps de casernes pour un bataillon. En conséquence, j'avais chargé M. Esmangard d'examiner ce projet, d'en conférer avec M. l'é-

vêque de Coutances et M. l'abbé de Bayonne, et de me faire part de leurs réponses avec ses observations et son avis. Cet intendant me marque que, pour décharger les habitants de Cherbourg du logement des troupes, il avait déjà eu l'idée d'établir des casernes dans les bâtiments de l'abbaye, à quoi il avait fait consentir ce prélat et l'abbé; mais la dépense pour remplir cette disposition devant se monter à 200,000 liv., il avait remis à en faire la proposition dans un autre temps. Sur le projet contraire de convertir l'hôpital actuel en un corps de casernes, et de transporter cet hôpital dans les bâtiments de l'abbaye, il aperçoit plusieurs inconvénients; l'emplacement de l'hôpital actuel est trop resserré pour le destiner à des casernes, et les ouvrages d'augmentation, ainsi que les réparations à y faire, coûteraient autant que si on plaçait ces casernes dans l'abbaye. La translation même de l'hôpital rencontrerait des difficultés et serait d'ailleurs vu de mauvais œil par les habitants de la ville, auxquels cette fondation appartient en définitive. Sans éloigner de l'un ou l'autre plan, il ne voit dans ce moment que l'embarras des fonds pour la dépense considérable qu'il y aurait à faire. D'après la connaissance, Monsieur, que vous avez du local, je vous prie de vouloir bien combiner ces différents projets et me proposer le parti qu'il vous paraîtra le plus avantageux de prendre pour les intérêts du Roi et le bien du service.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE SÉGUR.

A Cherbourg, le 9 mai 1781.

M. DE CAUX à M. le duc D'HARCOURT.

Je reçois dans l'instant, Monsieur le Duc, l'état des ouvrages que le Roi ordonne être faits cette année dans les places de ma direction, et je me hâte de vous en rendre compte et de vous faire observer que Sa Majesté n'a point accordé l'article du projet concernant la construction du réduit de l'œuvre de Granville,

et qu'elle s'est bornée seulement à faire un fonds de 20,000 liv. pour la continuation de la citerne, somme très-insuffisante pour commencer les maçonneries de citernement d'un pareil établissement. Vous êtes sur les lieux, Monsieur le Duc, et connaissez la nécessité de travailler sérieusement à ces deux objets ; vous voudrez bien en parler au Ministre et l'engager à augmenter le fond de la citerne de 20,000 liv., et accorder un à-compte de pareille somme pour commencer le réduit de l'œuvre. Quant aux places de Cherbourg, de Carentan et de la Hougue, il n'est question que d'entretiens courants de peu de conséquence. Idem au Havre et au château de Caen.

Toutes les grandes difficultés que vous avez reconnues par vous-même, Monsieur le Duc, pour prendre les fondations de l'enveloppe des forts du Hommet et de l'île Pelée sont vaincues, et je comptais que le Ministre accorderait un fonds suffisant pour mettre partie de ces fondations au-dessus des eaux de pleine mer, et par conséquent à l'abri d'essuyer l'hiver prochain des avaries qui peuvent devenir de très-grande conséquence. Il vous est réservé, Monsieur le Duc, de faire sentir cette vérité au Ministre, et de lui faire connaître la différence qu'il y a de suivre l'exécution des travaux à la mer d'avec ceux qui s'exécutent à terre. Les premiers demandent à être brusqués et les autres exécutés en raison des fonds annuels qu'on veut y mettre. D'après cette juste observation, Monsieur le Duc, que je vous prie de vouloir bien référer au Ministre et l'engager à nous accorder une augmentation de fonds de 100,000 liv. dans le courant de novembre prochain, non pas pour faire plus d'ouvrage, mais pour remplacer pendant l'hiver tous nos approvisionnements que nous allons consommer cette campagne, et dont l'inventaire, que je me propose d'adresser tout incessamment au Ministre, montera à près de 200,000 liv.; et si, avant la fin de février, la partie des approvisionnements qui vont se trouver consommés ne sont pas remplacés à cette époque, il sera de toute impossibilité de travailler en 1782. Voilà, Monsieur le Duc, des vérités que je ne dois pas vous laisser ignorer; vous voudrez bien les transmettre au Ministre et le porter à nous accorder ce secours, dût-il être à-compte sur les fonds qui seront faits en 1782.

M. de La Bretonnière m'a fait grand plaisir de me mander le résultat de la conférence que vous avez eue avec le Ministre de la marine, concernant le grand projet de couvrir la rade de Cherbourg ou celle de la Hougue, et il me paraît que la première a eu le suffrage du Comité et la préférence sur la dernière. Il ne fallait pas moins qu'un bon avocat, comme vous, Monsieur le Duc, pour ramener à la vérité les esprits égarés et prévenus; je ne suis point d'avis et l'ai mandé à M. de La Bretonnière, que l'on fasse un essai très en petit pour connaître si ces môles résisteront à la mer; ce sont à coup sûr de minces hydrauliciens et de mauvais constructeurs qui proposent un nid de pie pour échantillon et pour juger d'après, de la solidité d'un ouvrage dont l'ensemble conduit par lits, doit seul assurer le travail. Se persuadent-ils que la partie entamée doit être élevée la même année? Ils seraient bien dans l'erreur et ne parviendraient jamais au but qu'on se propose.

Permettez, Monsieur le Duc, que je vous rappelle les droits que j'ai sur le cordon rouge vacant par la mort de M. Bourcet, et que je vous prie de les faire valoir auprès du Ministre. Ma reconnaissance de vos bontés à cet égard égalera à peine le très-sincère et respectueux attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

A Paris, le 11 mai 1781.

M. le comte DE BLANGY à M. le duc D'HARCOURT.

Je dois vous donner avis, Monsieur le Duc, qu'on cherche à traverser vos projets pour Cherbourg et j'en suis sûr. On veut vous amuser pour un essai de la jetée projetée, pour s'occuper d'un autre projet pour lequel il y a eu déjà une assemblée. C'est pour le Havre que l'on travaille, et on a attendu votre départ. Je serai au fait de tout ce qui se passera. J'aurai l'honneur de vous en instruire. Vous trouverez, je crois,

cette marche aussi étrange que moi, mais il faut s'attendre à tout.

J'ai l'honneur d'être, etc.

COMTE DE BLANGY (1).

A Chantilly, le 22 mai 1781.

M. le prince DE CONDÉ à M. le duc D'HARCOURT.

D'après votre lettre, Monsieur, et toutes les observations que vous voulez bien me faire, je joins ici tous les arrangements de mon voyage. Vous voudrez bien me mander s'il vous convient de cette manière, et je n'en parlerai que quand j'aurai reçu votre réponse. Quant au régiment du Roi, je serais au désespoir de lui déplaire. Je n'en ai jamais reçu que des politesses et même des attentions recherchées. Ainsi, voici ce que je ferai. Quand je passerai par Caen, j'imagine qu'il bordera la haie, comme c'est l'usage pour les *Princes du sang;* je ne demanderai point à le voir sur le terrain, pour éviter tout air de prétention de ma part, quoiqu'il soit dit dans mon ordonnance *qu'il me sera subordonné toutes les fois qu'il se trouvera à l'armée ou dans des places avec moi;* mais s'il me propose de le voir (comme ont fait les régiments suisses que j'ai trouvés l'année passée sur mon chemin), j'accepterai, et si vous le jugez à propos, je les verrai au retour. Mais je ne serai point choqué du tout s'ils ne me le proposent pas. Vous voyez que je suis fort loin de chercher querelle. Je me fais le plus grand plaisir d'aller à Harcourt, et c'est pour en partir un peu plus tard que j'ai envie de coucher au Havre, d'autant que vous me mandez que j'aurai un régiment de cavalerie ou de dragons à voir en chemin. Si vous croyez que cela embarrasse M. de Brige, je n'y ferai qu'y dîner et j'irai coucher plus loin. En tout, dans cette course, je vous aurai la plus grande obligation d'arranger les choses de

(1) Voir t. II, p. 322, la note concernant M. de Blangy.

manière que je sois à charge le moins possible à tous ceux qui voudront bien me recevoir. Je crois avoir tout dit dans les deux feuilles ci-jointes. En tout cas, vous me trouverez prêt à répondre aux objections que vous me ferez, et je serai, de tous les colonels de Normandie, le plus soumis. Mes respects à Madame d'Harcourt, j'espère que vous rendrez justice à toute mon amitié pour vous.

Je verrai avec grand plaisir le terrain de la bataille d'Arques.

Si, par hasard, vous prévoyiez qu'il pût se trouver quelqu'autre régiment d'infanterie sur mon chemin, vous me ferez plaisir de me le mander (1).

A Cherbourg, le 6 juin 1781.

M. DE CAUX à M. le duc D'HARCOURT.

Si je n'ai pas répondu plus tôt, Monsieur le Duc, à la lettre que vous m'avez l'honneur de m'écrire le 29 du mois dernier, c'est que j'ai voulu être en état de vous envoyer copie du mémoire que j'adresse à M. de Fourcroy, pour être communiqué aux deux Ministres, lesquels, dit-on, veulent être éclaircis: 1° sur la valeur d'une toise cube de bittes et moellons mise en en place à l'extérieur de la grande rade; 2° des moyens à employer pour son extraction et transport; 3° les ressources que que peut fournir le pays pour accélérer la besogne. Je réponds à toutes ces objections et me suis bien gardé d'en faire naître d'autres, sentant comme vous, Monsieur le Duc, l'utilité de commencer et d'éviter la diversité des opérations. Si j'eusse fait

(1) Cette lettre autographe, ainsi que celles qui suivent, donne une haute idée du caractère bienveillant et de l'esprit intelligent de son auteur, Louis-Joseph de Bourbon, prince de Condé, né à Chantilly le 9 août 1736 et mort le 13 mai 1818. C'est celui qui, de 1793 à 1801, commanda le corps d'armée que son nom a rendu si célèbre. M. Muret a publié en 1844 l'histoire de l'*Armée de Condé*.

choix des carrières à terre, lavées en rouge, qui avaient séduit M. de La Bretonnière, le prix excessif auquel serait revenu la toise cube aurait réveillé l'attention des Ministres et celle du parti de l'opposition. Car croyez, Monsieur le Duc, qu'il en existe un et que je sais apprécier à leur juste valeur les doutes sur lesquels on me demande des éclaircissements, et que l'idée de ce même parti, qui cherche à allonger la courroie, n'a d'autre but que de gagner du temps pour ramener les esprits à leur sentiment, en profitant de votre absence, de celle de M. de La Bretonnière, et, enfin, en parlant tout haut vis-à-vis de vous, Monsieur le Duc, en s'opposant à la volonté que M. de Ségur leur a témoignée de me faire appeler à Versailles. Vous voyez que, d'après ces suspicions non équivoques, il faut que je sois plus que citoyen et attaché par une longue habitude au bien du service et à la gloire du Roi, pour me livrer tout entier à ce que l'on exige de moi par des voies indirectes ; j'en serai bien dédommagé si le travail que je joins à ma lettre répond à vos vues. Personne ne peut mieux que vous, Monsieur le Duc, le faire valoir auprès de notre Ministre.

DE CAUX.

A Chantilly, le 7 juin 1784.

M. le prince DE CONDÉ à M. le duc D'HARCOURT.

Le compte direct que je dois au Roi, Monsieur, du régiment Colonel-Général m'impose le devoir d'en juger tous les ans par moi-même, autant que cela m'est possible. D'après cela, je compte aller au Havre dans les premiers jours du mois prochain, mais avant que vous en soyez averti, comme gouverneur de la Province, je veux vous consulter comme mon ami, sur l'arrangement de ma marche. Mon projet serait d'aller coucher à Rouen, d'y voir le lendemain le régiment de Navarre, et de m'en aller de là coucher au Havre, où je compte passer deux jours, pour y faire les affaires que j'ai à mon régiment ; voilà le principal objet de mon voyage rempli. Mais je vais vous mettre dans toutes mes confidences ;

je ne serais pas fâché de voir quelques-uns des régiments d'infanterie qui sont dans la Province ; et pour cela, de passer où ils sont; je ne vois que celui qui est à Honfleur à ma portée. Me conseilleriez-vous (et cela prolongerait-il de beaucoup ma journée ?) d'aller jusqu'à la Hougue et Cherbourg, et de revenir par Valognes et Coutances à Harcourt, où, dans tous les cas, je veux avoir le plaisir de vous voir, si cela ne vous importune pas trop ? Je voudrais, je vous l'avoue, éviter *sans affectation* de passer à Caen, où est le régiment du Roi, auquel je n'ai que faire. Si vous pensez que cette grande tournée soit trop longue, quel moyen y aurait-il que je visse quelqu'autre régiment d'infanterie que celui qui est à Honfleur ? De passer par Lisieux ? Cela me ramenerait-il à Harcourt ? Je vous prierai de joindre à la marche que vous me préparerez, le temps que vous croyez qu'il me faudra; je ne suis pas à deux ou trois jours près.

J'attends votre réponse pour me déterminer, et je vous prie d'attendre une seconde lettre de moi avant de faire aucun arrangement qui ait rapport à mon voyage. Ce ne sont encore que des dispositions préparatoires, sur lesquelles je vous prie de me donner votre avis. J'en ai parlé à M. de Maurepas, mais pas encore à M. de Ségur, ainsi je vous prie de différer encore de lui en écrire. Je suis enchanté d'une occasion qui me met en correspondance avec vous, et qui va me mettre à portée de vous marquer chez vous tous les sentiments d'estime et d'amitié que vous m'avez inspirés depuis si longtemps.

Voulez-vous bien ne pas m'oublier auprès de Mme la duchesse d'Harcourt, qui, je l'espère, est bien convaincue du plaisir que j'aurai à lui présenter mes hommages, etc.

Je vous prie de ne point parler de ce que je vous dis sur le régiment du Roi.

Me conseilleriez-vous de faire une course à Dieppe?

A Valognes, le 27 juin 1781.

M. le marquis d'Héricy à M. le duc d'Harcourt.

J'ai reçu hier une lettre de M. de La Bretonnière qui est près de s'embarquer à Rochefort. Il soupçonne quelques nouvelles difficultés de la part de M. Grognard sur son projet de la rade de Cherbourg. Il voudrait bien être à portée de défendre ses idées, et il a dû vous écrire pour vous prier de demander à M. de Castries de ne point trop l'éloigner, si cela est possible. Comme c'est sur son mémoire que cette besogne a été examinée, je crois qu'il serait juste et essentiel qu'il pût l'éclaircir et le soutenir lui-même, jusqu'à ce qu'elle soit définitivement arrêtée. Mais nous sommes peut-être encore bien loin de ce but, et vous savez mieux que moi s'il est à propos que vous appuyiez sa demande.

Agréez, etc. D'HÉRICY.

A Cherbourg, le 30 juin 1781.

M. de Caux à M. le duc d'Harcourt.

Je diffère Monsieur le Duc, mon départ pour Brest, d'après la lettre que vous avez écrite à M. le marquis d'Héricy, par laquelle vous lui mandez que M. le prince de Condé arrive ici le 14 juillet et que vous êtes embarrassé pour lui procurer à dîner. Vous connaissez le local de ma maison, je désirerais qu'elle fût plus vaste pour ce moment. Vous êtes bien certain que vous en êtes le maître, et moi très-flatté d'avoir l'honneur d'offrir la soupe à S. A. S.; vous pouvez l'en assurer. J'aurai ce jour-là vingt-deux couverts à sa table et une seconde de dix-huit. Il est essentiel que je sache le plus en avance possible le jour fixe que le prince se proposc d'arriver, et vous me ferez grand plaisir de m'en instruire.

S'il y a moyen de faire jalonner par des bateaux les môles et le chevron qui couvre leur extrémité, je le ferai, pour donner d'un coup d'œil l'idée de ce grand projet au prince. Pour le bien voir, il faudrait qu'il se portât du Hommet au fort de Querqueville, en développant l'anse Sainte-Anne; cette reconnaissance demande trois heures. Ainsi, il conviendrait qu'il arrivât ici à huit heures du matin; on prendrait avant de partir son heure pour son dîner.

Un mot de nos affaires, Monsieur le Duc, nous voici tout à l'heure dans la saison des foins, ensuite viendra la moisson et nos paysans travailleurs qui y seront occupés nous manqueront sur nos ateliers. Il faut donc, comme l'année dernière, y pourvoir, et vous voudrez bien donner ordre au commandant du régiment de Beauce d'envoyer ici soixante hommes bons travailleurs, conduits par un officier, et le sergent qui y était l'année dernière. Outre qu'il est sage et intelligent, il est de plus un excellent commis, je crois qu'il s'appelle Carcassonne. Vous me direz peut-être pourquoi ne pas prendre ces soixante hommes dans Vexin, qui se trouve plus à portée; c'est qu'ils sont mauvais travailleurs et très-indisciplinés, et que pour des travaux de nuit et à la marée, on ne saurait avoir des gens trop sages.

M. Dumouriez écrit à M. l'Intendant d'envoyer des fournitures sans châlits pour ces soixante hommes qui seront logés au Hommet.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

A Chantilly, le 1er juillet 1781.

M. le prince DE CONDÉ à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu votre lettre du 27, Monsieur, et je suis fort aise que le projet de mes arrangements vous convienne. Une fois convenus de nos faits, il ne me reste qu'à vous assurer de nouveau du plaisir bien vrai que je me fais de passer quelques

jours avec vous, de me trouver à Harcourt, de voir la *Colline*. En un mot, d'être à portée de marquer à Mme la duchesse d'Harcourt et à vous tous les sentiments que vous m'avez inspirés tous deux depuis si longtemps.

Je viens d'écrire à M. de Beuvron, à Rozière.

J'oubliais de vous dire que d'A*** m'a demandé avec tant d'instance de me suivre, que je n'ai pu le lui refuser; ce qui fera une personne de plus à loger. Je suis très-aise que vous vouliez bien faire la course avec moi, et je vous garde, ainsi qu'à M. de Beuvron, comme vous croyez bien, une place dans ma voiture.

A Cherbourg, le 13 juillet 1781.

M. DE CAUX à M. le duc D'HARCOURT.

Après bien des soins, Monsieur le Duc, j'ai réussi à faire marquer les principaux points du tracé des môles et du chevron du centre, de manière que le prince de Condé verra facilement l'effet que produira l'ouvrage exécuté, puisque toutes les directions du travail seront marquées dans la rade par des gabares portant pavillon et qui désigneront parfaitement l'ensemble du projet. Mais pour le voir très-bien, j'ai l'honneur de vous proposer d'engager les Princes à descendre de voiture au bas de la descente de la côte, où j'aurai soin de faire trouver les chevaux que vous leur destinez. Ils les enfourcheront, et je les conduirai, ainsi que vous, Monsieur le Duc, sur la montagne du Roule, seul point d'où l'on peut bien voir. Vous voudrez bien m'informer par M. de La Barrière, qui vous remettra la présente, de vos dernières intentions à ce sujet, afin que je m'y conforme.

Vous pourriez aussi faire dire à M. Dumouriez de faire tirer les canons des forts du Hommet, du Galet, de l'Onglet, de la redoute de Tourlaville et de l'île Pelée, à l'instant où les Princes

seront rendus sur la montagne du Roule, ce qu'il sera facile d'annoncer aux batteries par le pavillon du Roule.

Vous voudrez bien donner aussi une carte à M. de La Barrière, pour remettre aux conducteurs de vos chevaux, afin qu'il ne fassent nulle difficulté pour se rendre au point de votre rencontre où je les conduirai moi-même.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

A Chantilly, le 26 juillet 1781.

M. le prince DE CONDÉ à M. le duc D'HARCOURT.

C'est à moi, Monsieur, à remercier toute la maison d'Harcourt des attentions dont elle m'a comblé pendant mon séjour en Normandie; je les ai senties bien vivement. Je vous prie d'en assurer M. le Maréchal; pour Mme d'Harcourt, ses anciennes bontés me promettaient toutes celles qu'elle me préparait; mais elle a encore resserré, s'il est possible, tous les liens de l'attachement que je lui ai voué depuis si longtemps.

Quant à vous, Monsieur, je ne puis vous exprimer toute ma reconnaissance de la manière noble, instructive et recherchée dont vous avez bien voulu me montrer la Normandie. Je vous avoue que j'ai à présent, de cette province, une tout autre idée que celle que je m'étais faite. Si le Ministère sentait comme moi toute l'importance dont elle est, par sa position, son étendue, sa richesse et sa population, je vous réponds que vous auriez satisfaction sur tous les projets patriotiques et militaires, dont vous vous occupez et que vous démontrez si clairement aussi possibles qu'utiles. J'ai dit à M. de Maurepas tout ce que j'en pensais, et je le lui ai dit avec toute la chaleur que l'évidence et le désir du bien de la chose m'ont toujours inspirée. En vérité, quand on est assez heureux pour que le gouvernement d'une province aussi intéressante soit entre les mains de quelqu'un comme vous, qui sait être à la fois l'ami

de la province et l'homme du Roi, ce qu'on peut faire de mieux est de l'en croire et de le laisser faire.

Je vous prie de dire dans le pays que vous habitez combien j'ai été sensible à toutes les honnêtetés que j'y ai reçues. Si j'ai été assez heureux pour n'y pas déplaire, comme vous voulez bien m'en assurer, je ne me dissimule pas que je le dois en grande partie aux soins obligeants que vous avez pris pour m'y faire valoir. Je vous prie de me rappeler dans le souvenir de Mmes d'Héricy, de Mathan, de Saint-Louet, de La Pigacière, d'Escajeuls, de Bloqueville et de La Fresnaye. J'espère que vous voudrez bien aussi présenter mes hommages à Mme de Bricqueville, dont la figure annonce toute la douceur et tous les charmes qu'on dit qu'elle a dans le caractère. Assez heureux pour être plus à portée de cultiver sa connaissance, soit à Paris, soit à Chantilly, j'espère qu'elle voudra bien me le permettre.

Il ne me reste, Monsieur, qu'à vous renouveler tous mes remercîments et tous mes regrets d'avoir passé si rapidement à Harcourt et de m'être séparé de vous. J'ai fait mon rapport de la colline à Betz, et vous croyez bien que j'ai été écouté avec quelque attention. On soupire après le moment de vous y revoir; quant à moi, tout ce qui me rapprochera de vous me sera plus agréable que jamais, et je ne laisserai sûrement échapper aucune occasion de vous marquer toute mon estime pour vos talents et toute mon amitié pour vous.

Si vous écrivez à Valognes, je vous prie de ne pas m'oublier auprès de M. et Mme d'Héricy et de leurs parents; pour M. et Mme de Beuvron, j'ai tâché de leur marquer toute ma reconnaissance, mais je vous prie de vouloir bien leur en parler encore (1).

(1) Nous appelons toute l'attention du lecteur sur cette lettre remarquable qui honore à la fois celui qui l'a écrite, les personnes qui y sont mentionnées, et enfin la belle province dont il est parlé d'une manière si flatteuse.

A Chantilly, le 27 juillet 1781.

M. le duc de Bourbon à M. le duc d'Harcourt.

J'espère, Monsieur, que vous ne doutez pas du regret que j'ai eu de quitter sitôt la Normandie ; nous y avons été reçus de manière à la regretter longtemps. Je ne saurais trop vous en témoigner toute ma reconnaissance et vous prier, Monsieur, d'être persuadé de toute mon estime et de mon amitié pour vous. Oserais-je vous prier de présenter mes respects à Mme la duchesse d'Harcourt et à Mme de Bricqueville et de les remercier de toutes les bontés qu'elles ont eues pour moi. Je vous prierai aussi, Monsieur, de vouloir bien présenter mes hommages aux dames avec qui j'ai eu l'honneur de faire connaissance à Harcourt. J'attends avec impatience votre retour à Paris pour vous renouveler, Monsieur, tous mes remercîments.

L.-H.-J. de BOURBON (1).

A Salins, le 9 août 1781.

Fragment d'une lettre écrite à M. Dumouriez.

Mon cher Commandant,

Je savais déjà que la Hougue avait perdu son procès, mais le port de Cherbourg n'a pas encore gagné le sien. Ne dites rien de ce que je vais vous mander à ce sujet ; mais si vous le savez, mandez-moi qui est-ce qui ose proposer au ministère de former

(1) Louis-Henri-Joseph duc de Bourbon, prince de Condé, qui avait accompagné son père dans son voyage en Normandie, né le 13 août 1756, avait épousé, jeune encore, sa cousine la princesse Louise d'Orléans. Il est mort le 27 août 1830.

une rade par des jetées entre le fort de Querqueville et l'île Pelée, avec deux ouvertures de quatre cents toises à chaque extrémité et une de huit cents au milieu, recouverte par une autre digue de mille toises portée quatre cents toises en avant de ladite digue? Soit dit entre nous, j'ai été consulté sur ce projet et je crois l'avoir ruiné de fond en comble dans des observations que j'ai envoyées à ce sujet. Mon état de maladie m'y a peut-être fait mettre un peu trop d'humeur, mais je suis indigné de voir enfourner le Gouvernement dans des projets ruineux, qu'on n'exécutera jamais en entier et qui, s'ils étaient finis, feraient peut-être plus de mal que de bien. Mandez-moi, si vous le savez, le nom du projeteur, je vous garderai le secret. On ne m'a pas seulement accusé la réception de mes observations.

Je vous les enverrai si vous voyez quelque disposition à faire un essai pour connaître la possibilité de l'exécution. Mille respects à votre aimable moitié, vous connaissez les sentiments que je vous ai voués (1).

A Cherbourg, le 15 août 1781.

M. Dumouriez à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

J'ai enfin trouvé une maison logeable à Cherbourg; j'ai besoin d'aller aux Andelys chercher mes meubles pour les y faire apporter. C'est un voyage de quinze jours au plus. Je ne prévois pas grands événements dans nos parages pour cette campagne.

(1) Nous sommes fâché de ne pas connaître le nom de cet excellent correspondant qui se félicite si naïvement d'avoir ruiné de fond en comble le projet *extravagant* qui, au moment même, avait cependant de grandes chances de succès. Ce sont bien là les sentiments manifestés dans tous les temps par ces esprits étroits et pusillanimes, qui s'effraient des grandes entreprises, toujours saluées à leur apparition du nom d'*utopies* et signalées, lorsqu'elles ont été réalisées, à la reconnaissance des hommes.

Si vous voulez bien m'accorder cette permission, soit à la fin de ce mois, soit dans le courant de septembre, vous pouvez être sûr de mon exactitude à me rendre à mon poste. D'ailleurs, s'il y a quelque événement, comme je ne bougerai pas des Andelys tout le temps de mon déménagement, M. le marquis d'Héricy, qui reste tout le temps de mon absence à portée de Cherbourg, me fera l'amitié de m'avertir. Je suis pressé pour cette besogne, parce que j'entre dans ma nouvelle maison à la Saint-Michel, et que ma femme n'est pas en état de faire le voyage et de me suppléer.

M. Dubois, inspecteur des ponts et chaussées, m'apprend dans le moment que M. le marquis de Castries lui a dit qu'il se rendra au Havre dans les premiers jours de septembre avec M. le marquis de Ségur et M. de Fourcroy ; il présume que de là ils pourront venir visiter Cherbourg. Je vous prie de vouloir bien m'instruire de l'époque précise de ce voyage pour pouvoir avancer ou retarder le mien et me trouver ici s'ils y viennent.

S'il est incertain que les ministres se rendent à Cherbourg et si vous m'accordez la permission, je pourrai toujours me rendre aux Andelys, parce qu'y étant à portée de Rouen et du Havre, vous pourriez avoir la bonté de me faire savoir précisément leur marche, à laquelle je me conformerais. En ce cas, je me rendrais auprès de vous et j'aurais l'honneur de vous suivre jusqu'à Cherbourg ou de vous y précéder. Si leur voyage est fixé, je les attendrai et vous prierai de me permettre de partir aussitôt après leur départ.

DUMOURIEZ.

A Versailles, le 3 septembre 1781.

M. DE SÉGUR à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu, Monsieur le Duc, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 14 août, par laquelle vous me prévenez que si M. le marquis de Castries et moi pouvions faire une

course en Normandie, le moment de la grande marée de septembre serait le plus favorable de toute l'année. Il est vrai que les objets dont il s'agit au Havre et à Cherbourg, sont assez importants pour nous faire désirer de les connaître par nous-mêmes avant d'en proposer au Roi la décision. Nous attendons des réponses sur les éclaircissements que nous avons demandés au Havre. D'ailleurs, les marins ne pensent pas que la grande marée la plus prochaine du 22 septembre, jour de l'équinoxe, arrive précisément à jour nommé, mais tantôt après, tantôt auparavant et même de plusieurs jours, suivant l'âge de la lune et autres circonstances du ciel. En sorte que, si nous devons faire ce voyage, il ne nous est pas possible de le diriger sur cette considération.

M. de Caux, en me représentant la nécessité de presser l'élévation du fort du Hommet avant l'hiver, m'a indiqué lui-même le moyen d'y parvenir sans le secours de nouveaux fonds que je n'aurais pu lui fournir, savoir: d'y transporter une partie de ceux destinés pour l'île Pelée, et j'y ai consenti. Il y a donc lieu de croire que les fondations de ce premier fort seront mises à temps en sûreté contre les efforts de la mauvaise saison.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE SÉGUR.

A Versailles, le 13 octobre 1781.

M. le marquis DE CASTRIES à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu, Monsieur le Duc, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 29 du mois passé, pour me rappeler combien il est intéressant que M. de La Bretonnière soit toujours à portée de se rendre à Cherbourg, afin que, lorsque les circonstances permettront de s'occuper de la rade de ce port, il puisse aider de ses lumières dans l'exécution des projets qui ont été présentés sur cet objet important. Je connais trop les talents de cet officier pour ne pas désirer qu'il soit présent

à ce travail ; mais comme l'époque à laquelle on pourra s'en occuper est encore incertaine, je n'ai pu me refuser à lui procurer un commandement.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CASTRIES.

A Cherbourg, le 27 octobre 1781.

M. DE CAUX à M. le duc D'HARCOURT.

C'est toujours avec un nouveau plaisir, Monsieur le Duc, que je vous annonce le travail immense que nous avons fait à la dernière grande mer, qui s'est retirée énormément, et le ciel, d'accord avec elle, noas a procuré le plus beau temps possible, dont nous avons profité en rassemblant toutes nos ressources et moyens. Et, enfin, sommes parvenus à achever la fondation de l'enveloppe du fort du Hommet, en faisant suivre celle de l'intérieur du fort, de manière que nous ne craindrons plus l'année prochaine les mers bâtardes, et que tout nous favorisera pour accélérer ce travail, dont vous connaissez l'utilité ; nous ne sommes pas moins disposés à pousser vigoureusement celui de l'île Pelée, si toutefois les fonds demandés sont accordés à votre sollicitation.

Nos fonds de 400,000 liv., pour suivre pendant cette campagne des travaux à la mer et de cette nature, sont à peu de chose près dépensés. Je compte en informer le Ministre dans les premiers jours du mois prochain, et lui proposer de venir au secours d'une cinquantaine de particuliers, lesquels, à ma sollicitation, se sont chargés de chevaux de trait, de tombereaux et cabrouards pour transporter des carrières, à pied d'œuvre, les moellons et les remblais nécessaires à la construction et solidité de l'ouvrage, avec l'espoir d'être employés à ce travail pendant l'hiver. Les fonds par trop courts étant consommés au 1er novembre, les propriétaires de ces voitures se trouvent frustrés de leurs espérances, et, sans murmurer, demanderaient de tra-

vailler, pendant tout ce temps, avec la seule assurance du Ministre d'être payés à l'époque des fonds qui seront faits la campagne prochaine. Comme leur proposition est juste et tend à accélérer les approvisionnements et à fortifier de plus en plus notre ouvrage contre les coups de mer, je vous mettrai sous peu de temps, Monsieur le Duc, en état d'appuyer et de faire sentir à M. le marquis de Ségur la nécessité de m'autoriser à faire cette dépense d'avance et sur les fonds qui seront faits en 1782.

Vous ne m'avez pas fait de réponse au sujet de la modique somme que j'ai fait dépenser pour le tracé des môles projetés sur la rade de Cherbourg, à l'occasion de l'arrivée des princes de Condé et de Bourbon; il m'est cependant indispensable à ma comptabilité que cet objet soit approuvé du Ministre; vous voudrez bien me faire part des démarches que vous avez faites auprès de lui pour qu'il ordonne cette dépense.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

A Cherbourg, le 10 décembre 1781.

Extrait d'une lettre de M. Dumouriez à M. le marquis d'Héricy.

M. de Longecourt (1) est venu chez moi au sortir d'une séance du Conseil d'administration. Cette séance a commencé par la lecture d'une lettre du Ministre par laquelle il charge M. de Caux de le mettre à portée de décider sur le mémoire d'un patron de la Hougue, qui demande 3,000 livres de dédommagement pour sa gabare qui a été échouée et perdue il y a deux ans dans la fosse du Galet, étant au service des travaux du Roi. M. de Caux a dit à M. de Longecourt de faire cette estimation. Celui-ci lui a répondu que le fait n'étant point de son temps, et que n'ayant aucune connaissance de l'événement, ni de la gabare, il lui

(1) M. de Longecourt était commissaire des guerres.

paraissait plus simple de charger de cette estimation le sieur Roussel alors entrepreneur et à présent régisseur. M. de Caux a fini par lui dire, *je vous l'ordonne*. M. de Longecourt a répondu qu'il n'avait d'ordre à prendre que du règlement qui les réunissait dans un Conseil libre, où chacun avait ses fonctions marquées. Cependant il a pris les papiers concernant cette gabare, et il a dit qu'il ferait des informations. On a lu ensuite des propositions de M. Deslondes et signées de lui, pour passer six marchés de chaux et autres objets, et à chaque article il était dit, le *commissaire fera*, le *commissaire signera*, etc. M. de Longecourt a dit à M. de Caux que ne se croyant point directement aux ordres d'aucun membre du Comité, pas même de lui, à plus forte raison, il ne pouvait recevoir par écrit les ordres de M. Deslondes; qu'il désirait la paix et l'union, mais qu'il ne s'écarterait en rien du règlement qui leur faisait à tous la loi. Après plusieurs répliques, M. de Caux a dit qu'on mettrait *de la part du Conseil d'administration*. M. de Longecourt a répondu que ce n'était qu'un jeu de mots, et qu'il protestait contre la forme et le fonds, le tout étant contraire au règlement. Sur cela on s'est séparé de mauvaise humeur. Voyez si vous croyez devoir instruire M. le duc d'Harcourt de ce grabuge (1).

DUMOURIEZ.

A Vaussieux, le 13 décembre 1781.

M. le marquis D'HÉRICY à M. le duc D'HARCOURT.

Je crois très-nécessaire, mon cher cousin, de vous adresser la lettre que je viens de recevoir de M. Dumouriez. Voilà la

(1) Cette lettre et celles qui suivent, concernant la compétence des divers fonctionnaires de l'administration, donnent une idée des difficultés inhérentes à l'exécution des œuvres importantes. Dans cette circonstance, comme dans plusieurs autres, il fallut au gouverneur de la province beaucoup d'habileté et de fermeté pour concilier des prétentions rivales et maintenir chacun dans les limites de ses droits ou de ses attributions.

guerre déclarée entre MM. de l'Administration et le Commissaire. M. de Caux va vraisemblablement écrire contre lui et en demander un autre plus aisé à entrer dans ses vues. Vous en sentez aussi bien que moi les conséquences, et je crois qu'il est grand temps que vous fassiez venir M. de Longecourt à Caen, sous prétexte de sa prestation de serment, et que sur le compte qu'il vous rendra de toute cette gestion, vous décidiez s'il ne doit point aller à Versailles rendre un pareil compte au Ministre et se défendre. Il est sûr qu'il est l'homme du Roi dans cette administration, où l'on n'a point voulu en admettre d'autre plus en état de se soutenir; qu'il est chargé des intérêts du Roi et de conserver au moins les formes dans tous les marchés, payements, etc. Joué par les administrateurs, traité durement dans toutes les séances, toujours contredit, réduit aux fonctions du plus simple scribe ou commis et peut-être perdu tout à fait, voilà son sort, si vous n'y intervenez pas. Il paraît qu'il ne s'est mis dans cette triste position que pour empêcher des malversations dont il dit avoir les preuves. Je pense, mon cher cousin, que vous ne pouvez vous dispenser d'en prendre connaissance. Quel que soit le triomphe futur des administrateurs sur le commissaire, il parlera, la vérité percera, les abus éclateront et on vous saurait mauvais gré de ne les avoir pas arrêtés et d'avoir laissé un homme qui voulait le bien. J'espère que vous ne blâmerez pas cette réflexion que me dicte mon tendre attachement pour vous. Faites venir M. de Longecourt à Caen, il vous instruira des abus journaliers, du violement des formes et des règles dont il est témoin, et vous jugerez sur ces détails de la nécessité d'obtenir un ordre du Ministre pour qu'il se rende à Paris. Je sens que cette affaire peut devenir très-grave; mais on peut trouver des moyens de l'arranger encore en donnant une interprétation au règlement. C'est ce que vous pouvez traiter tête-à-tête avec le Ministre, et les observations de M. de Longecourt sur ce règlement pourront vous en ouvrir la voie; mais quoi qu'il en puisse arriver, je crois que votre inaction ou votre silence serait encore plus nuisible aux intérêts du Roi, et c'est une raison à laquelle je n'ai rien à ajouter.

D'HÉRICY.

A Cherbourg, le 12 décembre 1781.

M. Dumouriez à M. le marquis d'Héricy.

Depuis ma lettre d'avant-hier, mon cher général, les affaires ont encore empiré, et vraisemblablement je vous manderai samedi que le schisme est à son comble. On a envoyé ce matin à M. de Longecourt le registre sur lequel était inscrit le mémoire de Deslondes, signé de Caux et Deslondes. Ce mémoire portant règlement sur les formes des achats est plein d'absurdités. Il enjoint au commissaire des guerres des ordres qui, par l'article 9 du règlement d'administration, rentrent entièrement dans les fonctions des régisseurs. M. de Longecourt a inscrit sur ce registre même des observations très-sages sur lesquelles, après avoir pris mon avis, il a pris aussi celui de M. Deshayes (1), homme très-sage, très-prudent et habile administrateur. Nous avons été parfaitement d'accord sur les piéges qu'on lui tend par cette pièce. Le premier est, en cas de refus absolu, de porter contre lui des plaintes au Ministre, de cesser les travaux et de dire qu'il en est la cause, en se refusant à la prière du Conseil pour hâter les marchés et les approvisionnements. Le second est, en cas d'adhésion pure et simple, de le forcer par la correspondance qu'on lui prescrit de tenir avec les marchands de Rouen, du Havre et de Caen, d'en passer par les prix déjà convenus sous main avec les ci-devant entrepreneurs devenus régisseurs, pour couvrir ainsi leurs anciens marchés et les légitimer, et, en cas de différence essentielle entre les prix, de trouver des moyens secrets soit pour se procurer des rabais momentanés, soit pour faire rejeter les prix lorsqu'il sera question de passer les marchés, ou par des conditions impossibles, ou par des difficultés prises dans leur an, dans tous les cas, de compromettre le commissaire des guerres et le rabaisser à des fonctions de commis.

(1) M. Deshayes des Vallons, commissaire des classes. Il sera souvent question de ce fonctionnaire ayant pris une part active aux travaux de la digue.

Les observations qu'il a inscrites dans le registre sont sages, fermes et prises dans les articles mêmes du règlement dont il prouve l'infraction. Il n'y met ni dehors ni dedans. C'est ce qui va les rendre plus furieux ; ils ne sont pas assez prudents pour dissimuler sur ce mezzo-termine, ils ne verront que la correction qu'il leur fait inscrire sur le livre de vie. Ils vont écrire sous main contre lui et chercher à le perdre ; je ne doute pas qu'ils n'écrivent dès ce soir, et je ne serais pas étonné sous huit jours de voir arriver à cet honnête homme des duretés ministérielles, écrites du bureau des fortifications. Si cela est, il faut que M. le duc d'Harcourt prenne nécessairement connaissance de cette affaire, et qu'il propose au marquis de Ségur de donner un *veniat* au commissaire pour être instruit contradictoirement.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 31 décembre 1781.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Agréez mes vœux pour votre bonheur et votre santé et pour votre satisfaction dans tout ce qui vous intéresse, ils sont aussi sincères que ma reconnaissance et mon attachement.

Dans mon voyage de l'an passé à Versailles, j'ai eu avec M. le comte de Vergennes une longue conférence sur Cherbourg, dont je lui ai laissé un plan. Je lui ai fait sentir que tout en s'occupant de grands projets qui peuvent avoir ou n'avoir pas lieu, il ne fallait pas négliger le port marchand de Cherbourg, que ce soin le regardait nommément comme Ministre de la province. Je suis entré dans des détails sur sa position, ses ressources et le parti qu'on pourrait en tirer dans tous les cas ; il m'a écouté avec beaucoup d'attention, m'a paru désirer d'avoir tous ces détails par écrit et m'a fait promettre que je les lui enverrais. J'ai laissé courir toute l'année, parce que

j'attendais qu'on se décidât pour les grands travaux et que je ne voulais pas croiser cette grande idée par des idées secondaires. Cependant, comme je vois que rien ne se décide pour les grands travaux et que les autres sont arrêtés par le conflit des deux corps, je viens d'achever le mémoire ci-joint et je lui en adresse une copie; j'enverrai la seconde partie dès que je saurai l'effet de la première.

Je traite beaucoup de matières, il peut s'y être glissé quelques erreurs, malgré l'attention que j'apporte depuis quatre ans à connaître ce pays. Je vous prie, Monsieur le Duc, s'il s'en trouve, de les rectifier en en traitant avec le Ministre. Comme ce mémoire-ci n'est point militaire, je me dispense de l'envoyer à M. le marquis de Ségur, vous en laissant le soin si vous jugez convenable.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 28 janvier 1782.

M. DUMOURIEZ à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous adresser en même temps qu'à M. le comte de Vergennes la seconde partie du mémoire qui complète mon travail sur l'ancien Cherbourg. Je dois le premier et le second chapitre au travail réuni de la Société académique de cette ville, qui, m'ayant choisi pour directeur depuis deux ans, a concouru par des mémoires particuliers sur les différentes branches de commerce à l'ouvrage que je voulais faire. C'est, je crois, le vrai parti qu'on peut tirer des Sociétés académiques de province et le but de leur institution. Celle-ci mérite votre protection par le zèle qui l'anime et dont je suis témoin et garant.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Cherbourg, le 30 janvier 1782.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Ce n'est certainement que d'après vos idées et pour y concourir que je m'étais engagé, avec M. de Vergennes, à composer un mémoire qui pût réveiller les idées sur Cherbourg. Le contentement qu'il m'a témoigné de la première partie du mémoire, m'a engagé à expédier la seconde, que vous avez reçue l'un et l'autre par la dernière poste. J'espère qu'avec la fermeté de M. de Vergennes et la suite que vous pourrez mettre dans votre séjour actuel à Paris, il se décidera quelque chose, sinon pour le port de guerre ou la rade fortifiée, au moins pour le port marchand, qui est un préliminaire indispensable d'entreprises plus grandes.

J'ai averti M. de Longecourt du mémoire envoyé par M. de Caux. Il m'a dit qu'il ne pouvait pas pressentir de quelle espèce pouvaient être les différences d'opinion qu'on lui suppose, puisqu'il a toujours été ici passif et sans donner à connaître à ces Messieurs quelle était son opinion et quelle interprétation il donnait aux articles du règlement. Il croit qu'il conviendrait qu'on lui donnât communication des articles de ce mémoire qui lui sont personnels. J'avoue que j'ai la même idée ; au reste, il a une confiance entière dans vos bontés, votre fermeté et votre justice.

Je pense que les dissipations et le désordre ayant existé tout le temps, les travaux ont été conduits d'après l'ordonnance de 1776, entre autres l'histoire des adjudications étant une farce puérile, où aucun des membres étrangers à la besogne, qui sont obligés d'y assister et de donner la sanction à de mauvais marchés par leur signature, n'a voix représentative, ni caractère pour s'opposer aux abus. Il a été très-bien combiné de créer un conseil d'administration et il faut le maintenir. Je pense que les trois membres du génie ne doivent être comptés que pour un, que le commissaire des guerres représentant l'intendant fait

un, et qu'il faut une troisième voix *pondérative et présidente* pour débarrer, qui est vous, représenté par qui on voudra. Je pense que si le conseil est composé de ces trois voix, il ne reste plus qu'à expliquer les fonctions des membres actifs de ce conseil, qui sont le directeur, le sous-directeur, le major et le commissaire. Je pense que ces membres ayant leurs fonctions bien expliquées, se surveillant mutuellement, et surveillés supérieurement par vous et l'intendant, la besogne ira d'elle-même, et qu'il n'y aura plus de petites disputes ni d'arbitraire. Voilà mon opinion à cet égard, que je soumets à vos lumières. Ma femme est bien sensible à vos bontés ; j'ignore encore quand elle se délivrera de son enfant, mais elle jouit d'une santé excellente.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Comme dans le procès-verbal d'adjudication du 15 M. de Caux a fait mention de mon refus d'assister quoiqu'invité, si M. le marquis de Ségur vous en parle, je vous prie de lui dire que je vous en avais prévenu dès le 4.

A Mesnil-Durand, le 20 février 1782.

M. DE MESNIL-DURAND à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu, Monsieur le Duc, les deux lettres que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 2 et le 11, avec le mémoire qui était joint à la dernière, et que je ne serai pas paresseux à retoucher, après avoir vu le nouveau projet, si vous pensez que ce travail puisse être de quelque utilité, et il en faut beaucoup de travail pour surmonter cette *mollesse* que, comme vous dites fort bien, on rencontre partout et qui s'oppose à toutes *grandes idées*. Cherbourg restera dans cet assoupissement et cette incertitude, comme le Havre. Pendant la guerre, on a tant d'autres choses à penser, on ne peut pas ; à la paix, on verra, il faut se reposer et rien ne presse. Ainsi passent les siècles ; ainsi

les nations vieillissent sans sortir de l'enfance. Dans les États républicains, ce n'est pas tout à fait de même, parce que tant de gens s'en mêlent et poussent, que la machine s'ébranle; tant de gens soufflent que le feu s'allume. Ici, il faut pour y suppléer que le très-petit nombre qui peut s'en mêler et se faire écouter pousse et souffle autant que tout un sénat.

J'ai beaucoup d'impatience de savoir ce que nous ferons cette année et je crains bien que ce ne soit encore peu de chose, quoique pour terminer cette guerre qui ennuie et fatigue il fallût quelque opération plus décisive. Si l'on fait des camps et rassemblements ayant pour objet de n'en faire que des démonstrations et menaces d'invasion, probablement cet objet sera tellement caractérisé que les Anglais ne s'y méprendront pas et n'en tiendront pas grand compte. Si on veut aller chez eux tout de bon, c'est autre chose; mais c'est une grande affaire, et je doute qu'on forme tout de bon un si grand projet, surtout avec l'idée si généralement répandue qu'il n'est pas faisable, par la grande raison que depuis des siècles on n'a pas fait une telle opération. Au reste, si on en revenait à cette idée, je doute qu'il fallût abandonner celle des vaisseaux de transport et n'employer pour voiturer l'armée que les vaisseaux de guerre. Sans doute, il est bon qu'ils en portent en partie, afin que dans les occasions qui peuvent se présenter à eux, ils puissent, à l'instant et sans rien attendre, mettre à terre un corps de troupes pour brûler Plymouth ou faire telle autre opération. Mais si la flotte porte toute l'armée, elle en sera bien embarrassée et encombrée. Cette armée sera peut-être dans le cas d'être bien longtemps en mer. Peut-être cette flotte, poussant la flotte ennemie, emportera l'armée dans un moment où cette armée, si elle avait ses voitures à part, ferait tranquillement sa descente fort en arrière et fort loin de cette course navale. Peut-être, au contraire, la flotte, obligée de rester là pour faire la descente, manquera l'occasion de suivre et détruire la flotte ennemie. D'ailleurs, si l'armée s'embarque ainsi, il faut donc qu'elle se rassemble à Brest; c'est un grand mouvement; et si pendant qu'elle sera entassée dans ce coin du monde et que les Anglais ne craindront pas son effet pour cette semaine, ils s'avisaient d'employer huit jours et dix mille

hommes à brûler Cherbourg ou Dieppe, Rouen peut-être ; je ne sais. Il me semble que j'aimerais mieux l'armée partagée en trois corps : l'un à Brest pour embarquer sur la flotte ; les autres avec des vaisseaux de transport à Saint-Malo et Cherbourg. D'ailleurs, si l'expédition réelle ne se faisait pas, ces derniers pourraient, pour ne pas tout perdre, menacer Jersey et Guernesey, peut-être même les ennemis croiraient-ils que c'est leur seul objet ou ne feraient-ils aucune attention au camp de Cherbourg, supposant qu'il n'est là que pour fournir des travailleurs.

Je suis étonné de ne pas entendre parler de quelque opération de M. de Grasse, qui doit être depuis longtemps aux Antilles. Permettez-moi, Monsieur le Duc, de vous remercier des bontés que vous voulez bien me promettre pour les habitants de Livarot. On me mande que le jugement de leur procès a été retardé. Je suis fâché que mon curé n'ait pas été plutôt que son frère vous porter ma lettre.

Je suis, etc.

MESNIL-DURAND.

A Vaussieux, le 3 mars 1782.

M. le marquis D'HÉRICY à M. le duc D'HARCOURT.

Votre Cotentin, mon cher cousin, va ressembler au lion à qui l'on arrache les dents et les griffes ; on nous a déjà ôté un régiment, on a supprimé les canonniers postiches, et on me mande que le reste du bataillon d'artillerie qui était à Saint-Lo, Granville et Cherbourg, va recevoir tout incessamment des ordres pour aller rejoindre son régiment en Bretagne. Nous aurons beaucoup de canons et personne pour les tirer. Je suis bien persuadé que les Anglais ne sont pas dans le cas de nous faire beaucoup de mal, mais encore faut-il être en état de se défendre au moins de quelques corsaires ; et vous connaissez trop bien l'étendue de nos côtes pour avoir besoin de mes représentations

sur ce dépouillement général. Permettez-moi cependant de vous faire quelques légères observations sur trois points principaux.

Il est certain que trente hommes bien déterminés pourraient s'emparer de la Hougue dans la situation où il va être réduit, n'ayant que trois gardes magasins pour veiller sur vingt-six pièces de canon et un magasin d'artillerie assez considérable, et une cinquantaine d'invalides vieux, estropiés, et n'ayant la plupart qu'un bras ou une jambe, pour défendre la Hougue, Tatihou et l'Islet. Vous connaissez le local, et savez que sans forces de mer supérieures, nous ne les reprendrions pas sans peine.

Cherbourg est l'entrepôt de tous nos convois du Havre en Bretagne et il y en arrive journellement. Deux frégates viendront les enlever, brûler dans la rade sans que nous puissions nous y opposer, si nous n'avons personne pour servir nos batteries.

Il en sera de même de Granville dont le port va être à la merci de tous les corsaires jersiens qui voudront y venir brûler les bâtiments qui y sont. Idem aux havres de Regnéville et de Saint-Germain-sur-Ay. Je ne vous dis rien des autres postes de Portbail, Carteret, etc., abandonnés depuis cet automne à eux-mêmes et à quelques garde-côtes. Les commis y sont mes meilleures ressources. Voilà notre situation, mon cher cousin, et j'ai cru devoir la mettre sous vos yeux. Vous déciderez si elle mérite que vous en parliez au Ministre; pour moi je ne puis m'empêcher de penser que deux bataillons sont nécessaires à Valognes ou aux environs, pour garnir tous les postes intéressants des côtes, et un bataillon d'artillerie à Saint-Lo pour fournir aux batteries de la Hougue, Cherbourg et Granville.

Quoi qu'il en arrive, mon cher cousin, je retournerai à Valognes immédiatement après Pâques; j'emploierai tout le mois d'avril et une partie de mai à visiter toutes les côtes, examiner l'état de tous les postes qui doivent être très-négligés depuis le départ des troupes, et en prendre des notes dont on fera l'usage qu'on voudra si jamais il est question de les réoccuper.

Agréez, etc.

D'HÉRICY.

A Cherbourg, le 8 mars 1782.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous envoyer le mémoire que vous me demandez. Mes affaires sont dans vos mains, ainsi je suis plein de confiance; je vous devrai tout et je passerai ma vie à m'acquitter, en méritant et recevant de nouveaux bienfaits.

Je connais la valeur des lettres des bureaux; elles me font peu d'impression, mais si j'ai cassé les vitres, c'est moins par sensibilité que pour aider à déciller les yeux du Ministre sur des objets du plus grand intérêt pour le Roi. J'avance des faits incontestables, et j'ai raisonné avec le plus grand sangfroid sur ces faits. Quant aux intentions de M. de Caux, je les connais par quatre ans d'expérience. Il n'avait composé le règlement que pour se tirer des adjudications, à cause précisément du mauvais succès de celle de 1780, où ma présence avait tout gêné.

En composant ce règlement, il s'est embrouillé dans les formes et surtout dans l'article des fonctions du commissaire des guerres. Il ne voulait qu'un homme qui signât des *visa*, il lui aurait fallu l'automate de Vaucanson ou un homme tout à lui. La première fois qu'il a vu M. de Longecourt à son arrivée, c'était chez moi. Il lui dit avec son air goguenard: Vous n'aurez pas grande besogne ici, il ne s'agit que de six heures de travail par mois pour signer des états. Il s'était bien arrangé en conséquence, en demandant nominativement un commissaire des guerres qu'il n'a pas eu. Au moyen de ce *visateur* passif, il espérait se passer des adjudications où j'assistais, de Monsieur l'Intendant, et de tout pouvoir ou inspection quelconque. Toutes ses mesures se sont trouvées fausses par la nomination de M. de Longecourt. Il a débuté avec ce commissaire sans le connaître, très-fièrement et durement même. De là, les contradictions, etc. Mais vous devez juger, Monsieur le Duc, combien lui et ses subalternes, qui sont

ses très-humbles serviteurs, ont trouvé peu à mordre sur la conduite de ce commissaire, puisqu'ils sont réduits à lui faire un crime, vrai ou supposé, des propos de son secrétaire. M. de Caux en avait parlé à M. de Longecourt, celui-ci lui avait répondu qu'il n'en croyait rien, qu'au reste il était tout simple de confronter son secrétaire avec l'homme qui lui prêtait ce propos, et qu'alors il serait aisé de voir ce qu'il y aurait à faire sur les preuves qu'on acquerrait. Il ne pouvait pas faire désavouer par son secrétaire un propos que celui-ci niait avoir tenu. Tout cela au fond n'était qu'un commérage de petite ville, qu'on ne vous a porté, et peut-être au Ministre, que pour détourner l'attention du fond des affaires et d'objets d'une tout autre importance. La discussion de ces objets est entamée. Il s'agit de la comptabilité *indébrouillable* des dépenses de 1778, 1779 et 1780. Comme le commissaire ne peut pas avoir de complaisances à cet égard, la réconciliation est impossible, quand même il donnerait toutes les petites satisfactions sur les commérages dont on vous a porté plainte. Mais cette réconciliation n'est ni nécessaire, ni utile. Les intérêts du Roi se trouveront mieux de ce choc d'opinions. On s'observera mutuellement; par conséquent moins de fautes et de fausses démarches à craindre.

Résumons tout ceci. M. de Caux avait fait le règlement pour, au moyen de son commissaire, se passer de tout le monde, être maître des formes et n'être pas inspecté. Il voit qu'il a complétement raté son objet. Son commissaire est son plus grand obstacle, et pour s'en débarrasser, il revient pour les adjudications à l'ordonnance de 1776. Cette ordonnance, à l'article près des adjudications, rend les ingénieurs tout aussi indépendants que le règlement et même plus. Car, une fois l'adjudication faite, la partie économique des ouvrages ne peut plus être éclairée dans aucun autre point; ils sont maîtres absolus de la besogne et de la dépense, au lieu qu'en modifiant le règlement on pouvait les soumettre spécialement à votre inspection et à celle de l'intendant.

M. de Caux dénie donc bien positivement que le règlement soit annulé, puisqu'il n'en tire pas l'avantage qu'il en attendait. Alors, par ses moyens secrets, il cherchera à faire croire au Ministre que le commissaire ne pouvait être utile que dans le

cas de l'existence du règlement; mais qu'une fois le règlement annulé ses fonctions cessent, que celui de Valognes peut faire comme par le passé la besogne des adjudications, que les travaux n'étant plus en régie, mais conduits par entreprise, on n'a pas besoin de commissaire. C'est alors qu'on mettra en avant les personnalités, qu'on dira qu'il manque d'égards, qu'il est plein de prétentions exagérées, qu'il est vétilleux, inquiet, enfin, qu'il a manqué aux officiers et au général lui-même. On prépare tout cela par les plaintes qu'on vous porte, et voilà le plan de campagne pour se défaire d'un surveillant trop éclairé et incommode. Il me semble que je lis la fable des loups, des chiens et des moutons.

Votre âme honnête et noble, Monsieur le Duc, aura de la peine à se persuader cette politique malhonnête; mais je suis convaincu que je ne me trompe point à cet égard. Comme Monsieur l'intendant vous dira que j'ai deviné toute la conduite de ce conciliabule jusqu'à présent.

Je regarde comme un point essentiel de conserver à Cherbourg un commissaire des guerres éclairé, ferme et intègre, et je vois dans M. de Longecourt toutes ces qualités. Les intérêts du Roi s'en trouveront plus à couvert: à l'adjudication du 15 janvier, il a déjà gagné au Roi plus de 300,000 liv.; c'est ce que M. l'intendant vous prouvera par la comparaison des prix par économie avec ceux des marchés passés. L'article des banneaux, par économie, montait à 9 liv. par toise; par entreprise, il ne va qu'à 6 liv. 15 s. L'affaire devait être bonne; car les domestiques de M. de Caux, mâles et femelles, en avaient chacun un au nombre de cinq. Ceci n'était même pas bien mystérieux; car c'est sous leurs noms. C'est d'après mes conseils que M. de Longecourt vous a soumis ses observations, ses réflexions et son travail; il est sous votre protection spéciale; il prévoit qu'une fois le règlement annulé, on va chercher à le faire déplacer. Je lui ai dit qu'il peut être rempli de confiance, parce que vous veillerez sur son sort, et je l'ai tranquillisé sur sa position qui serait très-critique, effectivement, si vous n'étiez pas parfaitement instruit, ainsi que Monsieur l'Intendant, et s'il ne vous avait pas pour appui.

Je me suis étendu sur cet article qui est très-important;

quant à la plainte de M. de Caux contre moi, c'est une petite singerie qu'il m'a faite : il m'a jeté une boulette sur le nez, je lui jette un pain à la tête.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 9 mars 1782.

M. de Caux à M. le duc d'Harcourt.

J'ai reçu, Monsieur Duc, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 27 du mois dernier, par laquelle je vois que vous avez obtenu une somme de 600,000 livres pour la continuation des travaux des forts du Hommet et de l'île Pelée; comme j'ai eu celui de vous le marquer précédemment, en vous détaillant les motifs qui m'ont déterminé à solliciter le ministre à réserver un fonds de 100,000 livres pour être par lui remis en supplément des 400,000 livres portés au projet à l'article du Hommet, si cette somme devenait insuffisante pour élever l'enveloppe de ce fort à dix-huit pouces au-dessus des vives eaux d'équinoxe. Portée à cette hauteur, je répondrais bien que les avaries qui pourraient arriver à l'ouvrage seraient de peu de conséquence ; et si, au contraire, on terminait la campagne au-dessous de ce niveau, il n'y aurait rien d'étonnant qu'un coup de mer, semblable à ceux que nous avons essuyés cet hiver, ne causât au Roi un dommage de plus de 50,000 écus. Pour s'en garantir, voici, Monsieur le Duc, ce que je propose pour prévenir tout accident, *et dont je vous prie de conférer avec le Ministre ;* c'est d'élever cette année l'enveloppe du fort du Hommet, comme je l'ai déjà dit, tracer l'escarpe et contre-escarpe, et les élever à la hauteur de quatre à cinq pieds ; mettre l'enveloppe du fort de l'île Pelée à la hauteur de la retraite, afin de pouvoir la mettre au-dessus des eaux en 1783. Tous ces ouvrages combinés d'après l'expérience que j'ai des efforts de la mer agitée, nécessitent de prendre des précautions sages pour s'en préserver, et ce n'est qu'en brusquant le travail qu'on y parviendra, et en

ne quittant jamais l'ouvrage que les difficultés des constructions ne soient vaincues, ainsi que les instants du danger passés. Conséquemment j'avais demandé 800,000 livres que voilà réduits à 600. Il sera impossible, avec un si petit fonds, de se procurer le moment de tranquillité si désirable pour les intérêts du Roi. Il est donc à désirer, Monsieur le Duc, que vous obteniez du Ministre l'assurance d'un supplément de fonds de 100,000 liv., dont il n'ordonnera la remise qu'autant que cette somme sera indispensablement nécessaire à la conservation du travail fait; et vous rendrez le plus grand service au Roi de constater et d'arrêter avec le Ministre ce supplément de fonds, d'où dépend l'avancement et la sûreté du travail. Il n'y a que votre présence à Versailles, vos sollicitations et votre crédit, qui puissent déterminer définitivement M. le marquis de Ségur à vous accorder ce secours.

J'ai annoncé au sieur Maugras, qui commande le chaland ponté, que vous aviez obtenu qu'il resterait armé; mais comme vous m'observez, Monsieur le Duc, qu'il est impossible que les deux chaloupes canonnières restent en station pour protéger les travaux de l'île Pelée et mettre la police parmi les maîtres de barques qui transportent les matériaux du continent dans cette île, j'ai consulté plusieurs constructeurs qui m'ont assuré que, moyennant une somme de 1,200 à 1,400 livres, ils allongeraient de douze pieds le chaland ponté, et le rendraient susceptible de se porter partout entre les deux caps de la Hague et de Barfleur, au lieu que, tel qu'il est, il ne peut aller que de beau temps mouiller où vous l'avez tant de fois vu. Il résulterait donc de cette petite défense, pour premier avantage, que ce chaland protégerait le travail de l'île; le second, qu'il donnerait une espèce de protection aux navires mouillés en rade. Si vous approuvez mon idée, Monsieur le Duc, prenez la peine de la proposer à notre Ministre et à me procurer son autorisation pour y faire travailler.

M. le marquis de Ségur m'ordonne de dresser un devis pour l'achèvement des travaux extérieurs de Cherbourg, qu'il en fera part aux intendants de Flandres, Picardie, Normandie et Bretagne. Il a fixé la passation de ce marché au 15 mai prochain et m'a fait insérer dans ledit devis qu'il n'y aurait qu'un entre-

preneur général de reconnu. Je désire, ainsi que tous nos Messieurs, que la seconde tentative du Ministre à cet égard ait tout le succès qu'il peut s'en promettre et surtout aux plus grands avantages du Roi.

J'ai l'honneur d'être, etc. DE CAUX.

A Caen, le 23 mars 1782.

Le marquis D'HÉRICY au duc D'HARCOURT.

Je reçois, mon cher cousin, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire au sujet du major de Cherbourg ; j'envoie à M. Dumouriez la copie de tout ce qui regarde cette affaire, et je lui mande de lui ordonner quinze jours de prison de votre part. Cette punition et ce que vous mandez feront un bon effet dans cette ville, où je sais que plusieurs auraient désiré que cela eût tourné autrement.

M. Dumouriez est dans l'affliction et l'inquiétude, mon cher cousin, et ne pouvant vous écrire lui-même, il me charge de vous en faire part. Sa femme a été soixante-douze heures dans le travail le plus pénible et le plus douloureux, accompagné de spasmes et d'évanouissements, la tête de l'enfant sortie pendant vingt heures, sans qu'il restât à la nature épuisée assez de force pour achever l'ouvrage. Enfin, un dernier effort a facilité l'extraction d'une fille qu'on avait eu la précaution d'ondoyer, mais qui est morte étouffée au passage. Au moment où il m'écrivait, sa femme était assez tranquille, elle avait dormi sept heures et demie, l'accoucheur lui donnait de l'espérance, mais il avait encore bien de l'inquiétude sur les suites d'un aussi cruel accouchement. Je suis réellement navré de sa douleur et de sa situation. Il regrette sa fille, il aime sa femme, et si elle mourait ce serait une perte affreuse pour lui (1).

Rien de nouveau sur nos côtes cotentinoises.

Agréez, etc.

D'HÉRICY.

(1) Le duc d'Harcourt, sur la demande de Dumouriez, devait être le parrain de l'enfant dont M. d'Héricy annonce ici la mort.

A Rouen, le 11 mai 1782.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai eu l'honneur de vous faire part, le 11 du mois passé, des ordres que j'avais reçus de M. le marquis de Castries à Paris, chez M. le chevalier de Fleurieu, et de ceux que ce ministre m'avait donnés, pour vous communiquer de sa part les moyens que je lui avais proposés pour établir des massifs coniques en pierre qui couvriraient toute la rade de Cherbourg, malgré la profondeur d'eau de soixante à soixante-douze pieds.

Depuis mon retour à Rouen, j'ai répété mes expériences dans la rivière de Seine avec les précautions qu'exige le secret qui m'a été recommandé.

J'ai fait faire le modèle d'une cage en bois d'une grandeur assez sensible, pour pouvoir asseoir un jugement certain sur les proportions d'une grande cage de soixante pieds de hauteur. J'ai eu la satisfaction de découvrir, pour l'exécution en grand, des avantages auxquels je ne m'attendais pas.

Il ne m'a jamais été possible de submerger mon modèle, après l'avoir fait plonger entièrement et couvert de six pieds d'eau, il s'est toujours relevé très-promptement en se mettant en équilibre et laissant une partie excédante à l'eau du cinquième de sa hauteur ; c'est-à-dire que, d'une cage ainsi disposée de soixante pieds de hauteur, il en sortirait toujours douze pieds au-dessus de l'eau ; elle ne se plongerait d'elle-même que de quarante-huit pieds.

Il est donc certain, Monsieur le Duc, que les pontons qui seraient renfermés dans cette cage, étant capables de porter trois cents tonneaux ou six cents milliers, n'éprouveraient qu'une charge médiocre pour soulever le dessus de cette cage de vingt à trente pieds au-dessus de l'eau, comme je m'en suis assuré par mon expérience.

J'ai fait agiter l'eau autour du modèle flottant, avec toute la

vivacité possible sans pouvoir le renverser; je me suis même aperçu que les vagues extérieures à la cage ne pouvaient s'introduire dans l'intérieur où l'eau était beaucoup plus tranquille pendant l'agitation; la flottaison de la cage se faisait dans tous les sens avec la plus grande facilité.

Je crois maintenant mon opération immanquable. Avec des précautions bien simples, une fois la cage dans l'eau, on pourra la conduire où l'on voudra sans la plus petite inquiétude.

L'opération qui demandera le plus d'art, c'est la construction sur le rivage et sa submersion successive à la mer; mais heureusement tous mes moyens sont trouvés et les plus grands obstacles prévus. Je puis répondre maintenant du succès; je suis en état de faire, lorsque M. le marquis de Castries le jugera à propos, la première épreuve au Havre.

J'ai pris la liberté de lui rendre compte de mon expérience il y a déjà quelque temps, et j'attends ses ordres de jour en jour; voilà la belle saison qui s'approche, c'est dans les mois de juin, juillet et d'août que la mer est ordinairement plus douce.

Me permettez-vous, Monsieur le Duc, par une suite de l'intime confiance que M. le marquis de Castries a dans vos sages conseils et par les bontés dont vous voulez bien m'honorer, de vous prier de lui rappeler de donner des ordres à M. Mistral, et qu'il est important de mettre en exécution ceux qu'il a bien voulu me donner le 10 avril dernier pour faire la première épreuve au Havre, qui nous conduira certainement à une économie considérable pour fonder, à la mer, des jetées ou des forts dans de très-grandes profondeurs d'eau.

Toutes les réflexions que les circonstances actuelles peuvent faire naître sur l'établissement d'un port de roi à Cherbourg, sont en faveur de cette grande entreprise.

Je suis, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 13 février 1782.

M. DE CAUX à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu, Monsieur le Duc, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 6 du courant. Ce n'est point par forme de plaintes que j'ai référé au Ministre les prétentions de M. de Longecourt; je lui ai fait simplement mes observations pour qu'il eût la bonté d'apprécier l'un et l'autre, et de prononcer, comme seul moyen de maintenir l'unanimité dans le Conseil d'administration, si nécessaire au bien du service et à l'accélération de l'ouvrage. Vous avez vu la manière dont je me suis conduit, et je suis persuadé que, dans le rapport que vous en avez fait au Ministre, vous m'aurez rendu justice. Je désire que le parti qu'il prendra me prescrive une marche plus avantageuse à la comptabilité et aux intérêts du Roi; mais je sais que celle établie par le règlement prévient tout abus et qu'il n'est question que de le suivre pour que les fonds de Sa Majesté soient bien administrés. Je suis très-aise que vous ayez pressé le Ministre de donner une décision, ne dût-il en résulter que ma tranquillité.

Ce n'est que sur la probité reconnue des sieurs Rouset et Deschamps, que je les ai proposés au Ministre pour être régisseurs ; consommés depuis trente ans dans les entreprises et ayant des connaissances, c'étaient les seuls hommes dans le pays les plus propres à la chose. J'affirmerais bien qu'ils n'ont eu aucun intérêt avec les fournisseurs particuliers, et je suis en état de prouver que, depuis le goujat jusqu'au premier ouvrier, tous ont touché leur salaire et leur dû, suivant les états de quinzaines arrêtés par les officiers et le registre tenu par M. Deslondes, ou par M. de Létang depuis l'établissement de l'administration. Voilà précisément, Monsieur le Duc, pourquoi les propos du secrétaire de M. de Longecourt ont offensé M. Deslondes, parce que, s'il était possible que les régisseurs eussent assez mal pensé pour prendre quelques parties d'entreprises de société, cela n'aurait pu avoir lieu qu'autant que

M. Deslondes en aurait eu connaissance, il connaît trop l'art. 9 du règlement et est trop exact pour s'en écarter, d'ailleurs, homme droit et rempli d'honneur. Il était donc tout simple à M. de Longecourt de faire paraître son gredin de secrétaire devant M. Deslondes, qui lui aurait prouvé qu'il avait tenu ces propos aussi bêtes qu'injurieux pour cet officier. Ne l'ayant pas fait depuis que je lui en ai parlé, il est tout simple de présumer qu'il soutient son secrétaire, ou qu'il craint de se compromettre dans sa confrontation. Ne tireriez vous pas, Monsieur le Duc, la même conséquence? s'il était possible que quelqu'un pût vous manquer aussi essentiellement. L'impunité du secrétaire de M. de Longecourt laisse un louche sur la conduite de M. Deslondes, qui doit vous présenter, par ce même ordinaire, son affaire plus en détail que je ne vous l'ait peut-être expliquée. Quant à l'unanimité de sentiments si désirable, lorsque le Conseil d'administration s'assemble, les opinions ont toujours été assez d'accord, si j'en excepte quelques observations qu'à faites le commissaire, que j'attribue plutôt à défaut de connaissance des matières qui s'y traitent et qui sont toutes neuves pour lui, qu'à l'envie de contrarier. Mais ce que je soupçonne, c'est que je crois qu'il a prévenu défavorablement contre nous M. Esmangard ; j'en juge ainsi par le silenee qu'observe M. l'Intendant aux différentes lettres que je lui ai écrites depuis un mois ou six semaines. Il est dur, Monsieur le Duc, de passer son temps à écrire pour des fadaises, encore plus de vous ennuyer par leur récit, tandis que j'emploierais mon temps plus utilement à coup sûr. J'ose espérer que vous porterez le Ministre à faire cesser toutes ces entraves qui n'influent et n'ont influé en rien sur le bien du service, et à me rendre la justice que que je crois mériter par les soins, l'économie et l'intelligence que j'ai apportés jusqu'à ce jour dans l'exécution des travaux qui m'ont été confiés.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

24 juin 1782.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous prévenir que je viens de recevoir un ordre de M. le marquis de Castries pour faire l'épreuve au Havre d'une caisse conique en bois, dont j'ai eu l'honneur de vous entretenir à Paris de la part de ce ministre. Il presse beaucoup cette opération que l'on va commencer jeudi prochain. J'espère qu'au moyen des soins de M. Hubert et d'un excellent maître charpentier que j'ai fait partir de Rouen hier, dans un mois, je serai en état de mettre cette caisse à la mer.

Je vous demande la permission, Monsieur le Duc, de vous informer de temps en temps du progrès de mon travail, comme M. le marquis de Castries me recommande de le faire, en sorte que la destination de cette caisse ne soit point connue. Nous sommes convenus avec ce ministre et M. de la Millière (1) de dire dans le public *que c'est une épreuve que les ponts et chaussées font faire pour pouvoir fonder des jetées bien avant dans la mer.*

Nous attendons à Rouen le 7 juillet M. de la Millière avec M. Dubois; ils comptent rester trois jours au Havre, après avoir passé par Dieppe et Fécamp.

Je suis, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 23 juillet 1782.

M. DE CAUX à M. le duc D'HARCOURT.

Un de mes amis, Monsieur le Duc, m'informe que M. de Fourcroy travaille auprès du Ministre pour établir un concordat

(1) M. de la Millière, intendant général des ponts et chaussées.

dans le corps et faciliter plusieurs retraites. Cet ami m'ajoute, sous le plus grand secret, que MM. de Fourcroy et Grognard sont très-indisposés contre la résistance que je leur ai faite, en démontrant que toute préférence était due à Cherbourg sur la Hougue, relativement au projet de couvrir une des deux rades; que, pour reprendre ces deux projets, ils méditent de me faire avoir ma retraite, et qu'ils se proposent de prendre pour prétexte la sensibilité que j'ai dans les pieds. Comme ce petit malheur, Monsieur le Duc, est bien loin de ma tête, et n'influe en rien sur mes connaissances acquises; que d'ailleurs on ne sert pas le Roi impunément pendant quarante-huit ans, sans gagner quelques infirmités, la mienne ne m'empêchant aucunement de remplir les devoirs de mon état, je compte assez sur votre justice, Monsieur le Duc, pour espérer que vous voudrez bien écrire un mot en ma faveur et particulièrement au Ministre, sans lui faire part du projet ci-dessus, mais en lui témoignant toute votre satisfaction sur la manière dont vous aurez reconnu que les fondations des deux forts du Hommet et de l'Ile Pelée ont été saisies et exécutées. Vous voudrez bien ajouter, s'il vous plaît, la nécessité que de pareils travaux soient suivis et surveillés par celui qui en a formé les projets et donné tous les détails. Si je suis assez heureux, Monsieur le Duc, pour que vous vouliez bien me servir dans cette occasion, je ne mets point en doute que M. de Fourcroy ne soit évincé par le Ministre lorsqu'il viendra à lui proposer un arrangement de retraite. En général, il serait contraire au corps, vu qu'il ne saurait y avoir trop de chefs de mérite; ma reconnaissance, Monsieur le Duc, des bontés que vous voudrez bien avoir pour moi dans cette circonstance, égalera à peine le très-sincère et respectueux attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

A Cherbourg, le 26 août 1782.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai reçu une lettre de M. de La Millière qui me mande : 1° que M. de Fleury ne paraît pas trouver utile l'augmentation du port de Cherbourg, et qu'en cas qu'elle le soit il faut attendre la paix pour s'en occuper et joindre un supplément de fonds à ceux que la généralité emploie annuellement à ses travaux ; 2° que M. le marquis de Castries paraît assez froid sur les avantages qu'il peut tirer de Cherbourg, qu'il demande à revoir les motifs qui ont décidé la plantation des bornes et la suppression de l'arrière-bassin ; qu'en conséquence M. de Fourcroy doit remettre à M. de la Millière le mémoire qui a donné lieu à la lettre ministérielle de M. de Montbarey ; 3° que M. de Vergennes est toujours convaincu et *tel que nous pouvons le désirer*, mais qu'il pense que dans ce moment c'est au Ministre de la marine à demander lui-même une augmentation de fonds *qu'on ne lui accordera pas*, et la suppression des bornes et de l'enceinte, sur laquelle il estime qu'on finira par céder.

M. de la Millière m'envoie en même temps une note de M. de Montcriff, sur les terrains environnant le bassin dont je vais tâcher de me procurer la vérification. Il attend, ainsi que M. de Vergennes, le plus grand effet de votre arrivée prochaine pour décider M. de Castries à faire les deux demandes qui doivent passer par lui.

Si de ce voyage-ci vous obteniez la suppression de l'enceinte et des bornes qui la diminuent, ce sera un grand coup, et tout le reste suivra avec le temps.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Au Havre, le 30 octobre 1782.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je reçois dans le moment la lettre dont vous m'avez honoré le 24 de ce mois, par laquelle vous voulez bien m'accorder de nouvelles marques de vos bontés et de votre protection particulière auprès de M. le marquis de Castries pour les opérations de Cherbourg, dont je suis extrêmement reconnaissant.

Je me suis rendu ici le 23, et depuis ce moment, je m'occupe à faire donner à ma caisse toute la solidité possible avant de la mettre à flot. J'ai pris mes dispositions pour placer environ trois cents tonneaux dans toute l'étendue de la caisse, assez solidement attachée pour la soulever et résister aux coups de mer, ensuite pour la mettre au large avec des chaloupes et des cabestans. Or, comme elle a trente-six pieds de hauteur et quatre cent cinquante pieds de circonférence, tous les appareils demandent beaucoup plus de temps que je ne comptais.

Nous avons essuyé hier un coup de vent très-violent, qui ne nous a point fait de mal; mais il a jeté un navire qui voulait entrer sur le poullier, derrière la jetée du Sud. Heureusement, l'équipage s'est sauvé.

Je ne prévois pas, Monsieur le Duc, que l'on puisse transporter la caisse à Cherbourg avant deux mois. Lorsque mon expérience sur la flottaison sera faite, il faudra la démonter et finir la seconde partie que je fais faire dans les chantiers, aussi de trente-six pieds de hauteur, afin de n'avoir qu'à remonter le tout à Cherbourg, lorsque j'aurai reçu les ordres. Alors, les deux parties réunies formeront une caisse de soixante pieds.

Quant au port du Havre, je vois tous les jours M. Dubois, il ne m'en a nullement parlé ni moi non plus. Il y a toute apparence que nous garderons réciproquement le silence; mais je vous supplie, Monsieur le Duc, d'être persuadé que s'il me charge de quelques opérations, j'obéirai très-exactement à ses

ordres et je ne me permettrai pas la plus petite réflexion sur des idées qui puissent les contrarier. Je me ferai un devoir, Monsieur le Duc, d'avoir l'honneur de vous faire part de mon opération du 5 du mois prochain, si le temps me le permet.

Je suis, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 8 novembre 1782.

M. NOEL à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je prends la liberté de vous adresser un exemplaire d'un ouvrage que j'ai fait sur la construction des digues. Oserais-je me flatter que vous ne dédaignerez pas l'hommage de mon coup d'essai et que vous aurez la bonté de l'accueillir avec l'indulgence qu'il mérite (1)?

J'y joins aussi, Monsieur le Duc, un discours que j'ai fait à l'Académie de Cherbourg, qui a eu la bonté de m'admettre au nombre de ses membres, sur les moyens de dessaler l'eau de mer par le froid. J'avais négligé cette découverte faite devant M. Dumouriez dès 1779, et je ne me suis déterminé à la lire à la dernière séance publique que parce qu'on l'a jugée utile et propre à multiplier les moyens intéressants de rendre l'eau de mer potable.

La bienfaisance de votre cœur, Monsieur le Duc, m'est un garant que je ne vous déplairai pas en prenant la liberté de vous dédier ce petit ouvrage; il intéresse trop l'humanité pour vous être indifférent.

(1) Le mémoire de M. Noël, alors conducteur des ponts et chaussées, sur la construction et sur la meilleure disposition des digues, pour les rendre capables de résister aux efforts de la mer, avait remporté le prix proposé en 1778 par l'Académie des sciences, arts et belles-lettres de Caen.

Je vous demande, Monsieur le Duc, la permission de le communiquer à l'Académie de Caen, si vous l'en jugez digne.

J'ai l'honneur d'être, etc.

NOEL.

Au Havre, le 9 novembre 1782.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous faire part que j'ai profité hier du premier instant que les vents ont passé au nord-est, pour faire flotter ma caisse conique avec la force de deux cent quatre-vingts tonneaux de 2,000 livres. Tout le système entier flottant compris le poids de la caisse, les fûts des barriques et les cordages, pesait ensemble environ 1,142,000 livres.

Comme j'ai craint, ainsi que le maître d'équipage que m'avait donné Mistral (1) pour diriger la flottaison, que le vent ne changeât à dix heures, où il s'est élevé un grand frais, je me suis contenté de lui faire parcourir deux cent cinquante toises et de la tenir à flot pendant quatre heures; ensuite j'ai fait échouer cette caisse sur le rivage où je vais m'occuper de la démanteler.

J'ose vous assurer, Monsieur le Duc, que la remorque s'est faite avec succès, tant avec les deux passages du Havre à voiles, qu'avec le cabestan après pour la faire échouer avec quarante hommes. J'estime qu'elle pourrait faire en deux minutes son diamètre, c'est-à-dire vingt-cinq toises, de manière que l'on pourra faire faire à cette caisse, par un beau temps et lorsqu'elle sera plus solidement exécutée, à peu près une lieue par heure. J'avais prévenu M. Dubois du moment de mon opération. Il s'y est rendu, ainsi que M. Mistral, M. Légier (2) et peut-être deux mille spectateurs qui ont paru très-satisfaits.

(1) M. Mistral, commissaire ordonnateur au Havre.

(2) M. Légier, commandant du génie, employé aux fortifications du Havre.

Je crois maintenant, Monsieur le Duc, qu'on peut s'en tenir à cette expérience dont je vais rendre compte à M. le marquis de Castries et à M. de la Millière; l'on va se disposer à la démolir le plus promptement possible dans la crainte du gros temps. Comme Monsieur l'Intendant est sur son départ, je compte me rendre demain à Rouen.

Je suis, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 16 décembre 1782.

M. DUMOURIEZ à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai été fort aise de voir par la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, que la paix ne fera qu'accélérer l'affaire de Cherbourg ; car M. de Caux prétendait être bien informé que les Anglais y mettaient obstacle et voulaient en faire un des articles de la paix. Au reste, je n'ai jamais craint qu'on cédât sur cet article, et ce n'est pas en Angleterre que j'irais chercher les plus grands ennemis de ce port. Il est très-brillant dans ce moment-ci par l'affluence des prises; en voilà vingt et une depuis six semaines, et nous y en attendons encore plusieurs. La *Sophie*, corsaire de Dunkerque, en a amené une hier chargée de sucre et d'indigo, et en a fait quatre autres qu'elle a expédiées pour ce port. Tous les prisonniers, tous les neutres annoncent la paix comme faite et les réjouissances dans tous les ports de commerce de l'Angleterre.

Un Anglais raisonnant assez bien, de ceux qu'on appelle en Italie un *politicone*, m'assurait l'autre jour que sa nation était principalement déterminée à la paix, par la progression rapide de la liberté et de la prospérité de l'Irlande, et qu'elle allait s'oc-

cuper essentiellement des moyens de la restreindre et de faire rentrer cette île dans son ancien état. Tant mieux.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A la Cour-Bourneville, près Pont-Audemer, 21 décembre 1782.

M. DE MESNIL-DURAND à M. le duc D'HARCOURT.

Permettez-moi, Monsieur le Duc, de vous remercier très-humblement de la peine que vous avez prise pour mon affaire de promotion. Je regretterais moins de vous l'avoir occasionnée, si vous aviez eu le plaisir du succès. Mais je n'en suis pas moins reconnaissant. Du reste, je ne peux trouver fort juste la décision qu'on nous oppose, ou du moins l'application qui m'en est faite. *Ceux qui sont dans le même cas que moi*. Qui? Je crois bien qu'un officier de gendarmerie qui, en entrant au service, a rang de lieutenant-colonel, ne date pour être brigadier que du moment où il est colonel, et c'est encore bien assez. Je conçois encore que, si on établit ou rétablit que les lieutenants-colonels sont *susceptibles* seulement d'être brigadiers, mais par grâce rare, sans droit ni tableau, lorsque l'un d'eux ayant obtenu le brevet de colonel deviendra brigadier, ce sera à compter de ce brevet, sans égard à celui qui ne lui donnait aucun *droit*, et en vertu duquel peut-être il ne l'aurait jamais été. Mais était-ce là mon cas? Pourquoi étais-je lieutenant-colonel. Pourquoi, sans autre grade, mes contemporains de l'état-major, et à qui, par aucun côté, la comparaison ne fait injure, déjà m'ont-ils devancé de si loin? Mais les règles s'appliquent, s'étendent, se resserrent selon la faveur ou défaveur. Pour me retarder aujourd'hui, on me met dans un cas général qui n'est pas le mien. Autrefois, pour me retarder, on m'opposait que j'étais dans un cas particulier, et pas assez dans les formes générales. Tout cela remplit toujours l'objet. Cependant je ne me tiens pas tellement pour battu, que je n'en aie encore écrit à M. le maréchal de Broglie;

il est dans le cas de traiter cette affaire, qui, dans le principe, a passé sous ses yeux et par ses mains. Il serait possible qu'il renversât l'obstacle que votre première charge aura tout au moins ébranlé. Je n'y vais pas moi-même, ma présence n'est bonne à rien, et quand il ne s'agit que de mon avancement, je ne me détermine pas volontiers à aller dans ce pays-là, que je ne désire pas plus que je n'y suis désiré.

Je conçois, Monsieur le Duc, que vous n'avez pas goûté la nouvelle commission et discussion des projets du Havre ; elle aura été suggérée par les auteurs et fauteurs du projet rejeté, pour remettre en question ce qui était décidé, compliquer l'affaire, éloigner la décision finale, en un mot, pour se raccrocher à une nouvelle branche. C'est la marche de ceux qui ont un mauvais procès. Le ministre s'y sera porté facilement, ainsi qu'à tout ce qui recule la peine et les frais d'une décision, ou même l'en dispense. D'ailleurs, dans ce pays-là, les gens reconnus pour savants, pour habiles, sont censés savoir tout, être capables de tout. Donnant donc sa confiance à des académiciens, il est dans les règles; qui s'aviserait de poser les limites de leur science et de leur capacité, et de douter de leur infaillibilité universelle? En effet, s'il était question de savoir la dépense de telle écluse dans un temps donné, ou d'évaluer en quintaux et livres la somme de son choc, personne ne pourrait mieux faire. Mais il s'agit bien moins ici de posséder supérieurement les sciences auxquelles, sans doute, cet objet n'est nullement étranger, que d'être bien versé dans une de leurs applications, à laquelle ces académiciens sont eux-mêmes assez étrangers. Quoique la fortification et la mécanique soient des applications de la géométrie et du calcul, ils pourraient très-bien n'être ni les plus habiles ingénieurs, ni les plus industrieux machinistes. Cependant cette commission vaut beaucoup mieux que celle de Cherbourg en 1780. Ce sont au moins des gens d'esprit, désintéressés, et qui, s'ils ne sont pas aussi exercés sur cette matière que dans leurs hautes et abstraites spéculations, sont très-capables de bien entendre, saisir et juger des raisonnements bons et mauvais. Mais il faudrait, d'une part, que les objets leur fussent bien présentés et entendus, de l'autre, bien saisir ces Messieurs eux-mêmes. Il y a manière de consulter. Ils arriveront

là un peu dépaissis, prévenus et accaparés par le génie. Ils entendront M. Dubois, qui, souvent, ne les satisfera pas. Rolland, son teinturier, traiterait mieux l'affaire, mais ne sera aperçu ni entendu; son principal aura soin de le tenir derrière la toile. M. de Cessart, quoique très-capable, quand il serait moins froid, ne pourrait rien avec M. Dubois. Ce côté donc se présentera médiocrement, l'autre pas beaucoup mieux; mais il aura pour lui la prévention, l'importance de M. de Fourcroy, la chaleur de M. Légier. Il y aura une nouvelle prévention pour M. de Gaule. Comme il a imaginé des machines ingénieuses et utiles, on supposera bon le projet par lui présenté et auquel se réunira le génie, n'ayant plus que ce moyen de barrer celui des ponts et chaussées. Ce projet de Gaule sera donc préféré. Après cela, les ponts et chaussées, à leur tour, chercheront à l'écarter, et pour cela ne manqueront pas de raisons, en auront d'ailleurs les moyens, puisque l'exécution dépend d'eux. On recommencera à discuter et plaider, on ne fera rien, ou du moins les travaux n'iront que lentement, faiblement, et, de plus, assez mal, et dans l'exécution même continuellement on changera le plan, ce qui est un grand moyen de faire de mauvaise besogne.

Je souhaite me tromper dans mes conjectures. Mais je connais ce jeu-là. Vous pouvez vous rappeler, Monsieur le Duc, que, sur la première nouvelle de la commission de 1780, je vous assurais que les commissaires rejetteraient Cherbourg, préférant la Hougue, qui, pour cela, n'aurait pas lieu; que je vous annonçais de même que si vous y alliez, comme ils seraient forcés d'entendre des raisons et de discuter les leurs, ils reviendraient à l'idée de Cherbourg; enfin, que je vous prédis également que dès qu'ils seraient partis et que vous ne les tiendriez plus en champ clos, ils se revireraient sur la Hougue.

On aurait pu prévenir cette nouvelle commission, du moins en empêcher le mauvais effet, mais d'une manière et par des moyens que ne comporte plus la façon dont s'est engrenée toute cette affaire. La seule ressource à présent, c'est que M. de la Millière suive l'opération, ne quitte pas les commissaires et joue tout son jeu. Sa besogne, dans ce moment, est assez difficile, mais il en a l'étoffe et les moyens; il peut encore prendre le dessus de toute cette chicane, et conduire à fin sa brillante entreprise.

On va s'occuper sérieusement de Cherbourg. Tout de même, Monsieur le Duc, si vous n'y prenez garde, ces cent autres projets, n'importe dans quel genre, seraient encore conduits et traités de même. J'ai vu toujours et partout..... le camp de Vaussieux (1).

J'ignore où en est dans ce moment l'affaire de la paix. Il paraît qu'il y a eu quelque anicroche qui a occasionné cette prorogation du Parlement jusqu'au 12, et qu'en attendant cette époque, cela n'a pas fini davantage. Il semble donc qu'elle soit manquée; ou qu'un peu trop légèrement on l'ait criée à peu près faite, lorsqu'on n'en était pas encore là. Cela s'éclaircira.

Vous demandez mes projets pour cet hiver, Monsieur le Duc; en vérité, je ne les sais pas. Il faut voir d'abord si nous avons la guerre ou la paix. Dans ce dernier cas, voir ensuite s'il ne se fera pas encore une petite promotion, qui, quand on ne m'aurait pas rendu mon rang, pour cette fois ne manquerait pas. Après cela, selon les circonstances, je saurai ce que je désire, et, dans tous les cas, je compte sur vos bontés.

J'ai l'honneur d'être, etc.

MESNIL-DURAND.

Boulevard Saint-Honoré, près le marché d'Aguesseau, le 10 janvier 1783.

Le vicomte de TAVANNES à M. le duc D'HARCOURT.

Je crois devoir, Monsieur, vous rendre compte d'un événement arrivé à Cherbourg, entre M. Dumouriez, commandant dans cette ville, et M. de Paguos, capitaine au régiment de la Reine. Le dimanche 7 du mois dernier, cet officier étant à la parade et causant avec ses camarades, s'est senti prendre par le bras, et s'étant retourné, il a aperçu M. Dumouriez qui, d'un ton fort dur, lui a demandé s'il ne savait pas saluer : il lui a répondu avec

(1) Nous avons donné quelques détails sur M. de Mesnil-Durand et ce fameux camp de Vaussieux, t. Ier, p. 445.

beaucoup de modération qu'il ne savait pas ce qu'il voulait lui dire, et qu'il l'avait salué toutes les fois qu'il l'avait aperçu. Il lui a dit de se rendre aux arrêts, ce qu'il a fait, et lorsqu'il l'en fit sortir, il s'est rendu chez M. Dumouriez, ainsi qu'il le devait. Cet officier m'avait prié d'en rendre compte au Ministre, ce que je n'ai point voulu faire. Mais cet événement ayant fait du bruit à Cherbourg, où M. Dumouriez a été blâmé de toutes les personnes honnêtes, et désirant qu'il ne vous soit porté aucune plainte contre le régiment de la Reine, j'ai cru devoir vous informer de ce fait en vous priant de vouloir bien le faire vérifier, et de donner à ce sujet les ordres que vous jugerez nécessaires.

Je saisis avec empressement cette occasion de vous assurer des sentiments respectueux avec lesquels j'ai l'honneur d'être, etc.

Le Vicomte de TAVANNES,
Colonel du régiment de la Reine.

A Versailles, le 18 février 1783.

Dumouriez au duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

M. le comte de Vergennes, chez qui j'ai dîné hier, désire fort que le comité commence cette semaine. Il m'a dit qu'il est tout prêt, dès que M. le marquis de Castries le sera ; qu'il attend que vous l'avertissiez. Voici M. de Caux arrivé ; il serait à souhaiter que vous pussiez voir demain ou après M. le marquis de Castries, et convenir avec lui du jeudi ou du vendredi à Versailles, pour qu'on pût entamer. M. de la Millière est prêt aussi ; je crois qu'il serait utile de profiter du moment d'enthousiasme et ne pas le laisser refroidir. D'autres projets moins utiles, mais plus exposés à la vue, viendront à la traverse, et l'intérêt universel s'éloignera de nous. Je vais attendre ici de pied ferme vos ordres que je vous prie de me faire passer à l'hôtel de Modène.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Paris, le 12 juillet 1783.

M. DE LA MILLIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

M. Dumouriez m'ayant demandé, Monsieur le Duc, de lui procurer le projet de M. de Caux sur lequel il se proposait de faire un mémoire, j'en ai parlé à M. de Castries, qui d'abord m'a refusé tout net par la crainte, disait-il, d'un procès par écrit, et qui a exigé que la communication qu'il me donnerait ne fût que pour moi. Il est revenu cependant sur mes représentations à penser que ce projet passant par vous à M. Dumouriez, il n'y aurait plus autant d'inconvénient à lui en donner connaissance. Il vous prie seulement de lui recommander et la modération et le secret. En tout je crois qu'il a trop mauvaise opinion de sa tête; il m'a même autorisé à le lui marquer; mais il faut toujours user sobrement des permissions de ce genre. Je compte, au lieu de cela, lui mander que M. de Castries a cru devoir, Monsieur le Duc, vous donner d'abord connaissance de ce projet, et qu'il compte que vous voudrez bien le lui faire passer ensuite; je doute fort au surplus que cela ne consiste que dans ce que j'ai l'honneur de vous envoyer, il doit y avoir un mémoire que vous jugerez peut-être à propos de demander à M. de Castries, que je ne dois plus voir, ayant pris congé de lui, et devant partir sous peu de jours. Je voudrais assurément bien que ce fût pour la Normandie, et être à portée de vous y renouveler moi-même les assurances de l'attachement et du respect avec lesquels je suis, etc.

LA MILLIÈRE.

A Baréges, le 15 août 1783.

M. DE LA MILLIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

Je suis ici depuis quelques mois, Monsieur le Duc, et je porte toujours avec moi le regret de n'être pas au lieu de cela

en Normandie. J'ai au moins la bien véritable satisfaction d'entendre souvent parler de vous à M. le comte d'Egmont et de penser que c'est à vous, Monsieur le Duc, que j'ai l'obligation de toutes les bontés qu'il me témoigne. Je suis fondé à le croire d'après la manière beaucoup trop avantageuse certainement dont vous avez bien voulu lui parler de moi. M. d'Egmont part d'ici à huit jours, et j'aurai d'autant plus de regret que je suis condamné à y rester encore trois semaines.

Il me semble que les ouvrages de Cherbourg ne vont pas à beaucoup près aussi vite qu'on l'avait annoncé et qu'on ne pourra tout au plus mettre qu'une caisse à l'eau cette année; ce sera encore beaucoup, si l'épreuve réussit. Je crains toujours que M. de Cessart, dont je commence à bien connaître le caractère, ne se décourage, surtout à l'approche du moment, et je vois par ses lettres qu'il s'exagère depuis quelque temps les difficultés de la flottaison. Il serait bien intéressant, Monsieur le Duc, que vous eussiez la bonté d'arriver à Cherbourg quelques jours d'avance; car ce sont les derniers moments que je crains pour lui. Il m'a mandé en dernier lieu qu'il avait écrit à M. de Castries pour lui demander de lui envoyer M. de Borda (1). Je lui marque en réponse que j'imagine qu'il a commencé par vous prévenir de cette démarche et je ne doute pas qu'il ne l'ait fait. Je ne sais au surplus comment cela s'arrangera avec l'envoi de M. de La Bretonnière qui vous a certainement été annoncé, ainsi qu'à moi, Monsieur le Duc.

Quant au Havre, les temps sont bien changés, car voilà près d'un mois que je n'en ai entendu parler. Ce n'est pas de cela

(1) C'est le célèbre mathématicien Jean-Charles Borda, né à Dax, le 4 mai 1733 et mort à Paris, le 20 février 1799. Après avoir servi en qualité d'officier de génie, il entra dans la marine et fut employé dans les ports. En 1771, il s'était embarqué sur la frégate la *Flore*, en qualité de commissaire de l'Académie, pour faire l'essai des montres marines. C'est à l'expédition dont il fut chargé aux îles Canaries que l'on doit la belle carte qu'il a tracée de ces îles et de la côte d'Afrique. Il fit exécuter en 1777 *son cercle à réflexion*, dont un astronome anglais, Tobie Mayer, avait eu la première idée et que Borda perfectionna. Il travailla avec Delambre et Méchain à la détermination de l'arc du méridien qui servit à fixer l'unité fondamentale du nouveau système des poids et mesures. C'est un des savants qui ont le plus contribué au progrès de l'art nautique.

que je me plaignais l'année dernière à pareil temps. Je viens d'écrire à M. Dubois pour lui recommander de mettre plus de suite dans sa correspondance. N'entrera-t-il pas dans vos vues, Monsieur le Duc, de visiter ces travaux avant de quitter la Normandie? et oserais-je vous prier de me faire savoir à peu près le temps que vous comptez y rester cette année? S'il était permis de faire des projets quand on est au fond des Pyrénées et qu'il reste encore environ quatre cents lieues à faire, je formerais celui d'aller vous rendre mes devoirs cet automne et vous renouveler moi-même les assurances de tout l'attachement et de tout le respect avec lesquels je suis, etc.

LA MILLIÈRE.

Une lettre que je reçois dans l'instant de M. Dumouriez m'annonce que M. de Borda n'ira point à Cherbourg et que ce sera définitivement M. de La Bretonnière. Ce choix lui paraît simple ainsi qu'à moi. Mais il juge cependant qu'il pourrait n'être pas sans inconvénient. Il m'annonce en même temps, Monsieur le Duc, qu'il a eu l'honneur de vous communiquer ses idées à cet égard, et que, d'après cela, il est tranquille; je trouve qu'il a grande raison et l'imiterai très-certainement. J'apprends avec bien grand plaisir que M. Varage sera chargé de la manœuvre; c'est tout ce que désirait M. de Cessart.

A Cherbourg, le 6 septembre 1783.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MM. de Bavre, La Bretonnière, de Cessart et moi nous étant assemblés, nous avons raisonné sur la navigation de la machine, qui est la partie la plus difficile et sur laquelle nous avons le moins de moyens. Il a été décidé unanimement qu'il faut employer la remorque à la voile, comme la seule praticable, tant pour surmonter les courants que pour arriver promptement

et en droiture à une destination fixe, et qu'il faut aussi que les quatre chasse-marées avec les quatre corps-morts accompagnent la caisse.

Le résumé de cette conférence est qu'il faut considérer quatre parties principales dans cette machine : 1° sa construction, elle est démontrée par le fait et a parfaitement réussi ; 2° sa flottaison, elle est démontrée par les calculs et par l'expérience du Havre, mais on ne peut pas se dissimuler que les tonnes qui assurent sa flottaison s'opposent à sa navigation ; 3° sa navigation. Il y a un premier moyen qui a été débattu, c'est celui de deux chameaux, ou bâtiments acolytes ; il a décidé que pour les employer il faudrait les construire exprès, à varangues très-plates et d'une forme particulière, outre deux saillies arquées qu'il faudrait y adapter pour pouvoir embrasser la forme circulaire de la machine et les tenir fixes. Un second moyen, qui ne peut pareillement servir que par la suite, mais qui est très-simple et très-sûr, c'est celui de quatre pontons, ou gros vaisseaux de guerre, démâtés, chargés chacun d'un bon cabestan avec cent hommes pour le virer, en cas qu'on fût pris de calme dans la traversée, ou qu'on se vît maîtrisé et dérivé par les courants. Ce moyen, proposé par M. de Bavre, sera nécessaire à demander, il n'exclut ni les chameaux, ni la remorque à la voile ; ces quatre pontons seraient mouillés à distance égale comme de trois cents toises, au vent et sous le vent, sur la route que le cône aurait à parcourir, ils serviraient en même temps de caserne pour les matelots et de dépôts de pierres ; l'utilité en sera détaillée dans le mémoire des demandes à faire, ainsi que celle des chameaux, leur forme et leur construction.

Pour ce premier cône, on ne peut employer que les moyens très-insuffisants que l'on a, mais l'avis est unanime que la gabare l'*Étoile*, le *Victor* et le lougre le *Ballon*, arrivé cette nuit, seront employés à la remorque à la voile. On préfère de faire accompagner la machine par les quatre chasse-marées, porteurs des quatre corps-morts, au parti qu'on avait jugé précédemment devoir prendre de commencer par mouiller les quatre corps-morts avant la remorque, parce que, dans le cas où la force des courants dériverait la machine et empêcherait son arrivée au centre du mouillage des corps-morts, ils devien-

draient inutiles et il ne resterait plus de moyens pour fixer la machine; 4° le coulage de la machine a aussi été traité. M. de Cessart et M. Hubert calculent dans ce moment le moyen de couler en plusieurs temps et de ne laisser pour le dernier moment de l'enfoncement que dix-huit pouces, ou deux pieds au plus. M. de Bavre a observé que lorsque le cône serait en mouvement, il serait avantageux, pour lui donner plus de résistance contre le courant, de l'enfoncer de vingt pieds au lieu de dix, ce qu'il faudrait tâcher d'effectuer sans arrêter sa marche. Les ingénieurs ont soutenu longtemps qu'il était impossible de procéder à l'enfoncement ou à l'enlèvement d'une partie des tonnes sans s'arrêter, mais, enfin, on est convenu qu'on pouvait couper les attaches des tonnes deux à deux, indépendamment les unes des autres, en les numérotant doubles des deux côtés; on est convenu de signaux de pavillons pour cette manœuvre qui, débarrassant petit à petit le cône de ses tonnes extérieures, lui procurera un enfoncement insensible, il ne restera alors à son arrivée au point de coulage que la ceinture d'en bas et les tonnes intérieures. On a examiné aussi les dangers qui résultent de l'équinoxe, des vents qui peuvent être forts, de la lenteur de l'opération du jet des pierres, on a jugé qu'il fallait fixer sans perdre de temps le cône dans le lieu de son coulage pour l'empêcher d'être déplacé par les courants ou les gros vents, il a donc été décidé que, pour se donner du temps, on porterait sept à huit ancres, outre les quatre corps-morts qu'on placerait autour du cône dans les directions les plus dangereuses; on a discuté la manière de tendre les câbles de ces corps-morts et ancres, et on a jugé qu'il fallait des quatre vireveaux ou cabestans, placés aux quatre points cardinaux de la machine, pour faire cette opération qui n'est pas sans difficulté.

Enfin, on a traité aussi le remplissage qui ne peut être que très-lent dans la saison avancée dans laquelle nous entrons, mais on n'a pas trouvé d'autre ressource que celles des auges et des bourriquets ou caisses trouvés par M. de Cessart. Il a été aussi question de la dimension de la rade et du gisement des deux branches du môle. M. de Bavre, qui connaît parfaitement la rade, a prononcé qu'on ne peut pas se mettre en avant de l'île Pelée

et de la pointe de Querqueville; qu'en s'élevant en dehors de cette parallèle on trouverait des courants très-violents, des bas-fonds et trois bancs qu'il faut mettre en dehors des môles; qu'on pourrait, à la vérité, élever un peu les deux extrémités centrales de chaque branche, mais qu'il n'était pas possible de fixer une hauteur déterminée entre le Hommet et les têtes intérieures de la passe, comme quatorze cents, douze cents ou mille toises; que s'il ne s'en trouvait que huit cents au point où le môle peut courir sans rencontrer les bancs, ou la trop grande profondeur, ou les courants, il fallait s'arrêter à huit cents; que cette largeur était déjà très-suffisante, puisque, en plaçant trois lignes de corps-morts à cent cinquante toises, et laissant cent cinquante toises en avant pour ne pas être trop près des môles, et cent cinquante en arrière pour ne pas être trop à terre, on pouvait mouiller trois lignes de vingt vaisseaux chacune sur la longueur de la rade, sans les ressources de sa profondeur. Comme ces Messieurs ont un plus grand intérêt que personne de nous, en leur qualité de marins, à ne pas rétrécir les dimensions de la rade, comme ils regardent ce qu'on voudrait se donner de surplus comme gigantesque et impossible, il semble que leur avis doit prévaloir.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 4 octobre 1783.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

M. le maréchal de Castries m'annonce qu'il adopte le système des chameaux, s'ils sont exécutables, et qu'en conséquence, il mande au sieur Denis de venir à Cherbourg pour en examiner la possibilité.

Je voudrais bien voir qu'on s'occupe du marché des bois, car je crains qu'il n'y ait rien de prêt au printemps, tant sur cela

que sur les ateliers. M. de Cessart ne vous a sûrement montré ni plan, ni devis, ni projet d'établissement, ni mémoire de demandes, tel que vous lui en aviez donné l'idée. Il n'a eu le temps de rien faire pour cette grande besogne. On n'extrait pas non plus de pierre; tous les travaux en tous genres sont cessés comme si c'était une affaire finie. M. de Cessart va actuellement à Dieppe, de là en Dauphiné, et tout ceci sera oublié pendant l'hiver. Alors nous courons le risque dans la campagne prochaine de n'avoir de prêt que le cône qui est monté et de perdre deux années pour une.

Je vous prie de vouloir bien me faire donner des nouvelles de l'inoculation de M[lles] de Mortemart (1).

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Coutances, le 25 octobre 1783.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous faire passer la dernière lettre du ministre qui, comme vous verrez, paraît suffisamment approuver ce qu'on a fait et être convaincu que les moyens assemblés à Cherbourg pour l'opération projetée n'étaient pas suffisants.

Il paraît regretter la troisième jetée en forme de chevron qui couvrait la passe du milieu, et craindre que la rade ne devienne trop rétrécie pour une armée. Mais on sera toujours à même et en état de faire la troisième jetée d'après l'effet résultant des deux premières; et quoique je n'aie pas pu envoyer la surface de la rade qui aura lieu entre les jetées d'une manière rigoureusement exacte, cependant on peut voir, à peu de chose près,

(1) M[lles] de Mortemart, petites-filles du duc d'Harcourt. L'adoption de l'inoculation fut considérée alors comme un acte de courageuse initiative, pour lequel le duc d'Harcourt reçut de nombreuses félicitations.

qu'elle pourra contenir soixante-dix ou quatre-vingts vaisseaux en les supposant à la distance de cent cinquante toises, quoiqu'on puisse les établir à cent, comme cela se pratique ordinairement en armée, et d'autant plus aisément à Cherbourg qu'ils seront sur des corps-morts (1).

M. Dumouriez me mande qu'il aura l'honneur de vous faire passer les plans que je sollicite depuis mon départ de Cherbourg, sans avoir pu les obtenir encore. Je vous prie, Monsieur le Duc, de vouloir bien les lui demander; ce sera sans doute le moyen de hâter l'ouvrage du dessinateur.

On ne pourra donner un plan rigoureusement exact de la rade et de la position des jetées que lorsqu'il y en aura une mise en place. Jusque-là, on ne peut le donner que d'une manière aperçue et approchée, attendu qu'on n'est pas certain de conduire la première caisse conique à vingt toises près de l'endroit proposé, ce qui dérangerait encore le plan. Il faudra donc que la première soit en place, parce qu'elle deviendra alors un point fixe sur lequel on prendra différents relèvements qui en fixeront la position d'une manière rigoureusement exacte.

J'ai l'honneur de vous adresser l'état des demandes qu'il paraît que le Ministre m'autorise à faire de bonne heure, afin qu'il ait le temps de donner ses ordres en conséquence pour la reprise de l'ouvrage au printemps prochain. Je ne les lui adresserai point que vous ne les ayez approuvées; je vous prie d'y ajouter ou d'y retrancher ce que vous voudrez et de les adresser même au Ministre, si vous le jugez convenable.

J'ai l'honneur, etc.

LA BRETONNIÈRE.

J'apprends de Cherbourg que M. Denis, constructeur à Dunkerque, doit s'y rendre pour examiner s'il serait possible d'adapter des chameaux aux cônes; c'est, dit-on, un homme de génie et de beaucoup de mérite.

(1) Ce sont de grosses ancres mouillées dans les rades avec leurs câbles, soutenues à fleur d'eau à une de leurs extrémités par des coffres ou autres corps flottants, auxquels les plus gros vaisseaux peuvent s'amarrer dans les tempêtes.

A Paris, le 27 octobre 1783.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous faire part d'une conférence d'une heure que nous avons eue, M. de la Millière et moi, avec M. le maréchal de Castries, sur les travaux de Cherbourg, dont il nous a dit avoir entretenu le Roi il y a peu de jours. Après m'avoir témoigné son regret de ce que la saison nous ait contrariés pour la mise à la mer, il a cependant fortement approuvé le parti qu'on a pris d'attendre au mois de mai prochain. En conséquence, il m'autorise à faire une digue en avant pour couvrir toute la plage des constructions de nos caisses par cent cinquante toises de longueur. Il s'occupe aussi très-vivement de la fourniture des bois pour les quatre autres caisses qui sont ordonnées. J'ai trouvé le Ministre prévenu contre la multiplicité des apparaux des grosses barriques, et nous avons parlé chameaux, que j'ai pris la liberté de combattre par la seule description des chameaux mis en parallèle avec le jeu des tonnes; le tout appuyé de l'avis de M. le chevalier de Borda en leur faveur, au point que les tonnes lui paraissent un moyen simple et le moins dispendieux possible; chaque chameau de force coûterait plus de 50,000 livres, de sorte que quatre montraient à 200,000 livres et ne seraient pas finis la campagne prochaine. J'espère bien, si on me laisse faire mettre ma caisse à la mer dans le mois de mai. J'ai encore de nouvelles dispositions plus simples pour supprimer tous les cordages, qui me sont venues dans l'idée, pour lesquelles il me faut des modèles, et que je ne puis faire faire qu'à mon retour de Grenoble et de Lyon, où je compte être le 5 novembre.

En général, Monsieur le Duc, j'ai été on ne peut plus content de l'accueil de M. le marquis de Castries. Il m'a paru avoir le plus grand désir que notre caisse soit à la mer et remplie de pierres.

Je suis avec respect, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 20 décembre 1783.

M. Dumouriez à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Vous devez avoir trouvé à votre hôtel à Paris le petit modèle de gréement des tonnes de M. Duclos (1), que j'ai eu l'honneur de vous y adresser. Il me paraît le plus ingénieux et le plus simple de ceux que j'ai vus à l'appui de ce système, mais il ne détruit ni mon opinion, ni celle des marins. M. de La Bretonnière qui arrive ces jours-ci à Paris, et M. de Bavre, s'il y est encore, diront ce qu'ils en pensent.

Voici l'extrait mortuaire de la bonne dame Fleury (2), qui vient de mourir. Il servira à fixer l'époque de l'acquit de sa pension, ses dernières paroles ont été des prières pour ses bienfaiteurs à la tête desquels vous êtes. Elle tenait de votre bienfaisance une pension de 400 liv. sur la province, et une de 300 liv. sur les invalides de la marine.

Ne serait-il pas possible de faire rejaillir une partie de ces bienfaits sur un homme qui en est digne à tous égards ? C'est M. de Feuardent, capitaine de garde-côtes, dont vous avez déjà placé un fils à l'école militaire, et à qui vous avez fait obtenir une gratification de 800 liv. par le Ministre de la marine. Ce malheureux gentilhomme, d'une très-ancienne noblesse, n'a pas plus de 1,000 liv. de rente ; il a huit enfants, sa femme est grosse d'un neuvième. Depuis la mort du prieur de Jobourg, il a rempli le même service à Jobourg, avec le même zèle et la même utilité pour la marine, en sauvant les convois par ses avis et ses signaux ; il a même repousé plusieurs fois les corsaires et sauvé du naufrage des hommes et des bâtiments. Jamais grâce du Roi ne peut être mieux placée et faire un meilleur effet dans un canton où il y a beaucoup de noblesse,

(1) M. Duclos, lieutenant de vaisseau, commandant de la frégate l'*Adour*. Les tonnes dont il s'agit ont été employées par M. de Cessart pour soutenir les caisses coniques au moment de la flottaison.

(2) Mère du prieur de Jobourg.

M. de Feuardent tient à toutes les familles du pays. Ses titres, vis-à-vis de vous, sont sa noblesse et ses enfants; vis-à-vis de M. le maréchal de Castries, les secours qu'il a rendus et qu'il rendra encore en tout temps à la marine.

Je sais que c'est vous faire plaisir que de vous donner l'occasion de faire du bien, c'est ce qui m'enhardit à vous faire cette proposition, dont je n'ai parlé à personne.

Je vous prierai de vouloir bien me faire passer le décompte de la dame Fleury pour que je le fasse payer à ses héritiers.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 17 janvier 1784.

M. de Caux à M. le duc d'Harcourt.

J'ai expédié, Monsieur le Duc, le 14 de ce mois, à M. le maréchal de Ségur, les plans, profils, mémoires et estimations de l'établissement d'un fort sur la pointe de Querqueville. J'ai l'honneur de vous adresser l'extrait de ce projet, afin de vous mettre en état d'en conférer avec le Ministre, et le déterminer, s'il est possible, à accorder cette année 50,000 écus pour commencer les établissements, ce qui nous ferait une grande avance pour 1785, époque où l'on pourrait pousser avec vigueur et succès la partie de ce fort qui se présente à la mer, et vous savez, Monsieur le Duc, que les ouvrages que l'on présente à cet élément doivent être brusqués, l'économie s'y trouve et le constructeur jouit de bonne heure du plaisir de voir son travail à l'abri des avaries. Je désire, Monsieur le Duc, avoir rempli vos vues et celles du Ministre dans toutes les parties de ce projet; je les ai travaillées très en détail et avec soin, ce qui a demandé du temps et des réflexions.

L'entrepreneur des forts du Hommet et de l'île Pelée me demande tous les jours de courriers si j'ai reçu du Ministre l'ordre des fonds pour la continuation de ces travaux. Je sens

qu'il est fondé à désirer d'être informé du plus ou moins d'argent que l'on y destinera en 1784, afin qu'il fasse ses approvisionnements en conséquence. Je ne puis que l'engager à prendre patience et à l'inviter à continuer de s'approvisionner en raison des 800,000 liv. demandées, dans la persuasion où je suis, que vous aurez fait l'impossible, Monsieur le Duc, auprès de M. le maréchal de Ségur, pour le déterminer à nous accorder cette somme, en faisant valoir les raisons que j'ai déduites dans le dispositif que j'ai eu l'honneur de lui adresser et dont je vous ai remis copie.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CAUX.

A Cherbourg, le 3 avril 1784.

DUMOURIEZ à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Le détachement de cent cinquante hommes de la marine est arrivé hier et établi assez bien à l'abbaye, sans avoir laissé de malades.

J'ai écrit un petit billet au comte de Folligny, qui le commande, pour établir une garde de police telle qu'il la jugera nécessaire à l'abbaye, de relever au chantier une garde d'un caporal et quatre hommes du régiment de la Reine qui y étaient, et d'envoyer tous les jours un sergent à l'ordre pour prendre le mot. Ce billet très-simple a produit une explication à laquelle je ne m'attendais pas, et que j'aurais dû prévoir d'après la bizarrerie de notre constitution militaire. M. de Folligny, qui d'ailleurs a mis beaucoup d'honnêteté et de douceur dans cette explication, comme je l'ai fait de mon côté, m'a fait entendre qu'il ne croyait pas être à mes ordres, qu'il n'était qu'à ceux de M. de La Bretonnière, et qu'il s'attendait à donner le mot. Je lui ai répondu que je ne croyais pas qu'une troupe armée de quelque nature qu'elle fût, qui n'était pas embarquée, et qui était

dans mon commandement, pût ne pas être à mes ordres; que certainement on n'avait pas prévu cette difficulté, qui au reste n'en était pas une, parce que je sacrifierais ce droit à l'harmonie nécessaire; que j'avais cru qu'il était utile qu'il eût le même mot que la garnison pour les cas imprévus; qu'au reste, il ferait bien de suivre ses instructions. Il m'a envoyé le 2, au matin, un sergent pour prendre mes ordres, je ne lui en ai donné aucun pour ne compromettre ni la terre ni la mer.

L'abbaye de Cherbourg ne s'attendait pas à devenir un vaisseau de guerre. Il s'agit de savoir, Monsieur le Duc, si vous coucherez à bord ou sur vos terres, en y occupant un appartement. Je laisse cela à votre décision, ou à celle que vous ferez rendre si vous jugez que cela en vaille la peine.

Je n'en vivrai pas moins cordialement avec La Bretonnière, ni moins bien avec son corps.

Je vous avoue cependant qu'en temps de guerre, je mettrais plus d'importance à cette décision, parce qu'elle serait d'une conséquence plus grave. L'abbaye à plus de huit cents toises de la mer, au centre de nos batteries, le dépôt nécessaire de notre artillerie de campagne, ne pourrait pas en temps de guerre être un poste de marine, indépendant du commandant chargé de la défensive. C'est peut-être une raison pour ne pas laisser établir cette petite usurpation. Il vaut mieux faire connaître tout de suite à la marine que son détachement n'est qu'une troupe de travailleurs et non pas une garnison, alors tout objet de discussion est levé; et pour la discipline générale et le service militaire, ils sont naturellement aux ordres du commandant de la place.

Je vois tous les jours l'officier dont je vous ai détaillé l'aventure, il est très-repentant, et m'a prié d'écrire à Madame sa mère qui se trouve à Paris, et qui pourra prendre ses mesures avec M. de Tavannes pour obtenir une lettre de cachet pour quelque temps, ce jeune homme en sent la nécessité, et la sollicite lui-même comme une grâce.

Dans le moment où j'allais fermer ma lettre, les fureurs de M. du Breuil ont repris avec plus de force, et je n'y vois plus de remède que de le faire enfermer.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Paris, le 26 avril 1784.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous faire part d'un voyage que je viens de faire à Versailles, autant pour prendre les ordres de M. le maréchal de Castries, que pour voir M. Dufresne, intendant général de la marine pour la partie des fonds. Je l'ai vu singulièrement prévenu contre les opérations de Cherbourg. Il ne m'a même pas dissimulé que M. Grognard n'y croyait pas et qu'il les regardait comme impossibles. Heureusement que j'avais les plans et les détails de la caisse; et, après une heure de dissertation, il a parfaitement compris tous les points de l'exécution, et j'ose dire qu'il n'a maintenant nuls doutes sur le succès. Il m'a fait beaucoup de remercîments d'avoir changé en si peu de temps les opinions si défavorables qu'on lui avait données. C'est au point qu'il m'a conseillé de faire voir mes procédés à M. Grognard, qui ne se les figure pas aussi simples. Du reste, j'ai été on ne peut pas plus content de M. Dufresne. Je lui ai fait part de la difficulté de pouvoir faire passer les fonds du Havre à Cherbourg par le défaut de correspondance directe entre le commerce de ces deux villes. J'espère que nous serons mieux secondés par la suite, pour la remise des fonds dont les billets de la marine ne s'acquitteraient qu'au bout d'un mois. M. Hubert (1) me mande que nos entrepreneurs ne peuvent continuer le service si les fonds ne sont pas plus fréquents.

Je vous serai très-obligé, Monsieur le Duc, d'en vouloir bien dire un mot à M. le maréchal de Castries. Il serait bien malheureux de ne pas faire notre grande opération dans le mois de mai faute de fonds. Il est dû 50,000 liv. aux entrepreneurs,

(1) Ingénieur des ponts-et-chaussées, l'un des membres du comité chargé de surveiller les travaux de Cherbourg.

l'extraction de la pierre forme une grande dépense; la seconde caisse est élevée à trente-six, c'est-à-dire à moitié.

Je me suis aperçu, Monsieur le Duc, par une note qui m'a été remise dans les bureaux de la marine, que l'on avait employé M. de Lazousky (1) comme élève des ponts et chaussées avec 2,000 liv. d'appointements; mais comme M. de la Millière lui donne le grade de sous-ingénieur, il paraîtrait juste qu'il fût employé pour 4,000 liv., ainsi que ceux du même grade. J'ai fait part de cette observation à M. de la Millière qui m'a conseillé, Monsieur le Duc, d'avoir l'honneur de vous en prévenir, dans la confiance que M. le maréchal de Castries ne s'éloigne point de cette augmentation d'appointements, ayant recommandé lui-même M. Lazousky, dont il connaît toute la famille et qui lui a promis devant moi ses bontés et sa protection, à moins que M. Lazousky ne fasse lui-même la demande par un mémoire à M. le maréchal de Castries. Je suis tellement occupé pour terminer mes affaires des ponts et chaussées ce soir et demain à l'assemblée avec M. de la Millière, que je ne sais dans quels moments je pourrai avoir l'honneur de vous faire ma cour et prendre vos ordres pour Cherbourg. Je compte partir samedi 1er mai. Jusqu'à ce moment, je ferai en sorte d'en trouver un favorable pour prendre définitivement vos ordres. M. de Castries doit me faire l'honneur de m'écrire pour que je puisse lui porter à Versailles un de ces jours les plans des caisses coniques et les mémoires y relatifs.

Je suis, etc. DE CESSART.

A Paris, le 8 juin 1784.

M. le comte D'EGMONT à M. le duc D'HARCOURT.

Il n'arrive qu'à vous, mon cher Duc, de toujours voir perdre des batailles; il n'arrive qu'à vous d'avoir la fièvre aussi mal

(1) M. de Lazousky, ingénieur très-distingué, a plus d'une fois soumis au duc d'Harcourt des observations judiciaires sur la digue, et des plans pour en améliorer la construction.

à propos; mais il n'arrive qu'à vous de donner des chaînes à la mer, et par là à l'Angleterre, en donnant à votre patrie le plus beau et le plus utile de tous les ports. Je ne sais si elle en aura toute la reconnaissance qu'elle vous devra; mais je sais que la gloire en restera à vous et à votre nom à jamais, et c'est ce que je sens et ce qui me rend plus heureux peut-être que vous ne l'êtes vous-même. Vous conviendrez que cela peut vous consoler un peu de vos infortunes, mais ce que cela doit faire avant tout est de guérir votre fièvre; car je crois qu'il était difficile de mettre plus de baume dans votre sang; ainsi, j'espère vous en trouver quitte à mon arrivée pour laquelle je n'attends plus que le premier ordre de votre part.

Je suis, etc.

COMTE D'EGMONT.

A Paris, le 16 juin 1784.

M. DE PONTCHAROST à M. le duc D'HARCOURT.

Il faut donc que quelque chose, Monsieur le Duc, trouble votre félicité; vous voilà attaqué des fièvres ! Dépêchez-vous de guérir, afin de n'avoir qu'à nous réjouir du succès complet de votre entreprise à Cherbourg Surtout que M. le duc de Beuvron n'aille plus faire le jeune homme et ne monte plus sur les caisses avant qu'elles aient leur fond et aplomb dans la mer. Le marquis d'Avaray (1) m'a dit qu'étant au coucher du Roi, le jour de l'arrivée de votre courrier à Versailles, qui venait apprendre le succès de votre entreprise, le Roi avait témoigné beaucoup de satisfaction. Le d'Avaray vous y a servi en ami; car il a beaucoup renchéri sur l'avantage de ce succès, ce dont le Roi lui a paru savoir gré, car il n'a parlé qu'à lui tout haut et uniquement de vous et de Cherbourg.

(1) Claude-Antoine de Béziade d'Avaray, père de l'ami dévoué du roi Louis XVIII.

M. le maréchal de Castries a reçu aussi les compliments de ce premier succès qu'il vous doit uniquement. Les grands marins de ce pays ont été plus fâchés que contents ; car, comme le projet ne vient pas d'eux, il faut vous attendre que les commis de la Cour, les marins militaires et ceux de la plume rient un peu jaune et maintenant ont la gueule fermée. Combien de peine on a pour faire le bien ! vous êtes un trop bon citoyen pour vous apercevoir et vous dégoûter de ces petites épines que la jalousie vous présentera plusieurs fois.

J'ai l'honneur d'être, etc.

PONTCHAROST.

A Tilly, le 18 juin 1784.

M. DE FONTETTE à M. le duc D'HARCOURT.

J'apprends, Monsieur le Duc, que le cône a parfaitement réussi, j'ai l'honneur de vous en faire mon compliment et celui de Mme de Fontette, qui n'a pas l'honneur de vous écrire, parce qu'elle a pris médecine pour terminer sa goutte. Nous attendons avec impatience la nouvelle, que vous êtes bien quitte de la fièvre, et votre retour à Harcourt, où nous irons vous faire notre cour.

Vous connaissez, etc.

DE FONTETTE.

A Paris, le 22 juin 1784.

M. DE PONTCHAROST à M. le duc D'HARCOURT.

Votre Cherbourg occupe la Cour et la ville, et, malgré la dissipation qu'occasionnent les fêtes, il est une espèce d'hommes

qui n'aiment à s'occuper que des affaires d'État. Ceux-là voient M. le Garde des Sceaux affecté de maladie ministérielle qui pourrait le conduire à sa fin. Ils désireraient aussi que l'on construisit un port à Ambleteuse, qu'ils jugent aussi intéressant pour le moins que celui de Cherbourg. Pour le coup, ces espèces de spéculateurs, d'observateurs et de politiques, plus qu'à demi jaloux et inquiets, voudraient tout mettre en ports de mer; ils nous parlent aussi beaucoup plus des canaux que l'on fait, que de ceux qu'on pourrait encore faire dans ce beau royaume.

M. le maréchal de Ségur a toujours la goutte bien serrée.

Daignez agréer, etc.

PONTCHAROST.

A Lorient, le 25 juin 1784.

M. le marquis DE LAFAYETTE à M. le duc D'HARCOURT.

Avant de quitter la France, Monsieur le Duc, permettez-moi de me rappeler un instant à vos bontés et de vous féliciter sur l'heureux succès de vos premiers efforts à Cherbourg. Tout bon patriote doit chérir avec transport l'idée d'un port dans la Manche, et je suis assez anti-anglais pour avoir encore une jouissance de plus. Mais en apprenant que le 1er mai avait réussi, j'ai pensé tout de suite au plaisir que vous auriez, et je me suis permis de vous en faire mon compliment. Ma visite aux Américains était en quelque sorte nécessaire; mais elle sera courte, et dans le mois de décembre j'aurai l'honneur de vous faire ma cour.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LAFAYETTE.

Si vous allez un jour à Plymouth, j'espère que vous n'oublierez pas votre division du Havre, et c'est de Cherbourg que nous partirons.

A Cherbourg, le 9 août 1784.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous adresser le plan des chantiers de la construction des caisses coniques, disposé pour en faire dix par année, en supposant toujours que les approvisionnements seront faits d'avance. Je joins une copie pour M. le maréchal de Castries des dispositions générales, avec un mémoire succinct sur le choix de l'emplacement, les avantages de la réunion des différentes manœuvres, et particulièrement celle du gréement et l'entretien des tonnes, qui semblent, par l'expérience, mériter de plus en plus une grande surveillance; car nous ne pouvons nous dissimuler qu'elles forment l'âme de la remorque et de l'immersion des caisses.

Le devis estimatif pour les dépenses indispensables monte à la somme de 148,800 liv., dont 48,800 pour les acquisitions des terrains à faire par le Roi, mais ils augmenteront certainement de valeur dans la suite.

J'avais quelques idées, Monsieur le Duc, relativement au bien et à l'activité de ce service, de projeter un logement pour les ingénieurs dans les chantiers, mais j'ai été retenu par l'objet de la dépense; il suffirait peut-être pour le moment de leur donner un logement en argent.

Quant au casernement projeté sur le plan de six cents hommes de différents régiments, que je regarde comme accessoire, je n'en ai pas encore fait le devis estimatif, étant fort pressé d'avoir l'honneur de vous faire passer ce travail; mais je vais m'en occuper incessamment.

Je ne suis pas content, Monsieur le Duc, du travail que j'ai fait faire depuis un mois; la pluie et les vents nous ont cruellement contrariés. Les détachements des troupes de la marine et du régiment de la Reine, qui couchent à la rade, ont bien souffert et souffrent encore. Les navires chasse-marées ont eu

bien de la peine à accoster les cônes; cependant le premier est rempli de deux pieds de pierres au-dessus des plus hautes mers, pesant soixante-douze millions, et fait le plus grand plaisir à voir. C'est l'ouvrage des soldats de la marine. Le second cône contient aujourd'hui, par le travail du régiment de la Reine, environ sept cent cinquante toises cubes ou vingt-sept millions de pierres. Ces deux cônes sont de la plus grande solidité. On voit déjà les plantes marines et les varechs se former dans la circonférence.

Malgré le mauvais temps, je suis assez content du travail de la troisième caisse; je crains néanmoins de ne pas pouvoir la mettre à la mer à la fin du mois.

Je suis, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 9 août 1784.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'apprends avec un extrême plaisir que votre santé va de mieux en mieux, et que vos forces reviennent de jour en jour.

Je désire bien que le voyage de M. le maréchal de Castries ait lieu, mais s'il passe par le Havre comme on l'a dit d'abord, il est à craindre qu'il ne nous voie un peu trop superficiellement, attendu qu'il y a bien des détails qui méritent son attention; chacun prêche pour son saint.

Le chemin de Cherbourg à l'Abbaye est commencé et tout se dispose à le pousser avec vigueur.

Le mauvais temps nous contrarie un peu pour le remplissage; suivant les comptes qui me sont rendus de la rade, il y a eu jusqu'à ce moment sept cent quatre-vingts chasse-marées vidés, savoir: cinq cent soixante-trois dans le premier cône ou deux mille deux cent cinquante-deux toises cubes, et deux cent dix-

sept dans le deuxième cône ou huit cent soixante-huit toises à peu près. Les pierres y paraissent actuellement au niveau de la mer haute, les soldats y dansent et y font leur repas.

La troisième caisse est montée jusqu'au premier étage, mais on est obligé de repasser les boulons à la forge pour les allonges, attendu qu'ils se trouvent trop courts; il est à désirer que cela ne retarde pas. D'ailleurs tout va on ne peut mieux, Monsieur le Duc, et j'ai l'honneur de vous assurer que le service ne souffrira jamais de mon côté, pas plus qu'il n'a souffert jusqu'à présent de tout ce dont j'ai eu celui de vous rendre compte. Je suis désolé d'y être forcé, et que cela puisse vous faire la moindre peine; je vous prie de n'en pas prendre la moindre inquiétude à cet égard. Mais j'ai résolu de ne vous laisser rien ignorer, afin que vous ayez la bonté d'être mon juge; alors je serai tranquille et sans aucune inquiétude.

Je chéris trop vos bontés et l'opinion dont vous avez bien voulu m'honorer, pour ne pas être en garde et prendre quelques précautions. Je vous supplie, Monsieur le Duc, de ne faire autre usage de ce que j'ai l'honneur de vous dire, que celui de voir venir et de juger vous-même de ce que vous aurez occasion de reconnaître par la suite.

D'ailleurs, je vais au devant de tout le monde et de tout ce qui peut aller au bien ; la modération, l'honnêteté et le désir de bien faire, régleront toujours ma conduite; on m'a forcé d'être sur mes gardes et de m'observer, c'est le seul tort que j'aurai désormais.

Je ne dois pas vous laisser ignorer, Monsieur le Duc, que M. de Cessart m'a demandé, avec l'appareil des formes, une copie de la consigne que j'ai donnée au corps-de-garde du chantier. J'aurais peut-être pu en demander raison, mais je n'en ai rien voulu faire. Je la lui ai fait remettre aussitôt. J'ignore quel usage il en a fait ou veut en faire. Je la lui avais communiquée avant de la signer et lui avais demandé s'il trouvait quelque chose à y ajouter, il m'avait dit que non. J'ai l'honneur de vous en adresser le double ci-joint.

Je lui ai communiqué jusqu'à présent tout ce que j'écris. Je suis fâché, Monsieur le Duc, de vous informer que le concert que vous m'avez recommandé et que j'ai toujours observé, n'a eu lieu jusqu'à présent que de mon côté. Il faut croire qu'il a ses rai-

sons pour ne pas me communiquer ce qu'il écrit. Vous allez en juger.

Il a présenté au Ministre un Mémoire en faveur de M Griot, maître d'équipage attaché au grément des cônes, pour demander la médaille et une gratification pour ce maître.

Le Ministre m'a renvoyé sa lettre et son Mémoire, et mande à M. de Cessart qu'il désire que ce soit moi qui lui adresse désormais ces sortes de demandes *comme étant supérieur naturel de ce maître d'équipage, etc.*

J'ai l'honneur de vous adresser, Monsieur le Duc, la copie de ce Mémoire en faveur de M. Griot, où vous apercevrez aisément qu'on est disposé à ne m'accorder que ce qu'on ne pourra pas m'ôter.

J'avais compté ne proposer M. Griot qu'à la fin de la campagne, avec tous les autres maîtres susceptibles de mériter des grâces. J'ai écrit aussitôt au Ministre qu'il était susceptible des grâces que M. de Cessart lui avait demandées pour ce maître d'équipage; j'ai communiqué la lettre à M. de Cessart et ne lui ai d'ailleurs fait aucune observation sur son Mémoire.

M. Deshayes avait également demandé des gratifications et un traitement pour les capitaines des canonnières; il a reçu une pareille réponse du Ministre. Daignez juger, Monsieur le Duc; je m'épargne toutes réflexions; ils me font tous l'honneur de dîner demain.

J'ai l'honneur, etc.

LA BRETONNIÈRE.

A Cherbourg, le 9 août 1784.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai été enchanté de recevoir une lettre de votre main qui m'assure du rétablissement de votre santé. Recevez-en mon compliment, tant pour vous que pour la très-grande affaire

que vous allez arranger. Votre présence est très-nécessaire à Paris, et les Ministres vous y attendent impatiemment.

Voilà le vrai moment d'arranger un plan général qui établisse un grand ensemble que vous puissiez diriger : tout en dépend. C'est un point de réunion tranquillisant pour les individus, plus fort que les incompatibilités et les prétentions des corps particuliers, fait pour établir la confiance des Ministres, fait pour assurer aux travaux une marche fixe et prompte.

Je doute beaucoup que la troisième caisse soit prête pour les premiers jours de septembre, nous avons des temps détestables, nous n'avons encore que le premier levage de fait. L'ouvrage a été interrompu jusqu'au 12 ou 13 par la morte-eau. Alors il restera encore trois parties de levage, toutes les moises, tout le remplissage, le gréement, etc. Outre cela, qui ne peut pas se faire en quinze jours, la tonnellerie ne sera pas prête non plus. M. de Cessart est obligé de faire rabattre toutes ses pièces, et même il prend le parti de les faire toutes cercler à neuf avec des bandes de fer beaucoup plus fortes, parce que les cercles, qu'on avait fait d'abord avec économie, n'étaient pas proportionnés avec la force et l'épaisseur des bois. Je suis tout consolé de ce retard. Deux caisses comme épreuve en valent autant que trois. Il n'est pas prudent de couler la troisième à l'entrée de l'équinoxe, n'ayant ni le temps, ni les moyens de la remplir. Ce remplissage aurait entraîné une dépense de plus de 30,000 liv. par mois pour l'entretien d'une cinquantaine de chasse-marées pendant tout l'hiver.

L'économie et la promptitude de cette entreprise dépendent d'une sage distribution des différents genres d'ouvrages et de bien caser l'arrangement de chaque campagne. C'est ce qu'aucune des parties exécutrices ne vous indiquera avec précision. On ne peut faire cette distribution que dans un conseil où vous discuterez les différents avis. C'est la forme de ce conseil qu'il faut que vous arrangiez tant avec les départements qu'avec les préposés.

Le retard du coulage de la troisième caisse ne doit pas empêcher le voyage de M. le maréchal de Castries, qui a des choses bien plus essentielles à voir que ce spectacle, et je souhaite que vous le déterminiez à venir, d'autant plus que,

d'après ce qu'on me mande, il montre un peu d'indécision; cependant toutes les épreuves ont réussi, tous les résultats sont acquis.

M. de Cessart m'a dit hier qu'il vous envoie par cette poste les plans et devis dont vous avez besoin.

Voici l'état de remplissage jusqu'au 7 août:

1re Caisse 560 chasse-marées...	27,516 T.	ou	2,361	toises cubes...	3 1/2 T.
2e Caisse 217 id........	11,166...	ou	893	id.......	3 1/2...

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 18 août 1784.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Je suis bien fâché d'avoir à vous apprendre que notre troisième cône a été abattu ce matin et jeté à la côte par un coup de vent de N.-E. très-frais. La chose est toute naturelle, on le montait, il n'était point arrêté par sa partie supérieure, et il a tombé comme des quilles.

J'ai passé la matinée avec la troupe et les ouvriers du chantier à en faire ramasser les morceaux. La mer était très-grosse; je n'ai eu que trois hommes blessés, dont un plus gravement. C'est dans ces occasions que les meilleurs hommes se montrent, et se blessent souvent. Ce sont trois soldats de marine. D'ailleurs il n'y aura pas le moindre mal, on en ramasse les pièces et on les remet en ordre dans le chantier. Il est seulement fâcheux d'être trompé dans son attente. Cela nous apprend qu'il est déjà tard pour monter les caisses.

Le mal se trouve souvent à côté du bien, cela nous arrive à l'instant où la première est pleine et la seconde à moitié. Elles font aujourd'hui un essai assez rigoureux. Le vent est au N.-E.

grand frais et la mer très-grosse, et j'espère qu'il n'y aura pas d'événement. On n'en peut juger que de loin, attendu qu'il est impossible d'aller en rade, mais jusqu'à présent ils paraissent se bien comporter. Nos bâtiments en rade ne souffrent point non plus.

Je vous prierai, Monsieur le Duc, d'adresser vos ordres aussitôt, soit pour la continuation ou pour la cessation des ouvrages relatifs à cette caisse. C'est peut-être un bien que cela arrive, si elle ne devait pas être prête, comme vous le désiriez et supposiez peut-être qu'elle le serait. Il est certain qu'elle ne l'aurait pas été pour le 15 de septembre au plus tôt; qu'alors il était tard pour la conduire, et que je ne sais pas si on aurait eu assez de pierres extraites pour la remplir, et si la saison l'aurait permis avant l'hiver.

Il est certain qu'attendu toutes ces circonstances, la caisse est tout aussi bien dans le chantier pour passer l'hiver, que sur sa plateforme.

Le grand point est donc actuellement de préparer toutes les plateformes pour recevoir celles qu'on veut faire l'an prochain, de travailler à l'établissement des chantiers, et alors il n'y a rien de perdu, pas même du temps. La seule chose est l'espoir trompé d'en mettre une troisième; c'est un petit inconvénient et il aurait pu être de conséquence si la mauvaise saison avait empêché de la remplir. On apprend tous les jours, et ceci nous confirme qu'il faut amasser, préparer dans le chantier pendant six mois, monter l'ouvrage et faire les levées pendant trois, et naviguer seulement dans la belle saison pendant deux ou trois. Telle est mon opinion, Monsieur le Duc, d'après l'expérience.

Ce coup de vent-ci a été précédé la veille par les trois jours du calme le plus parfait que nous eussions eu de l'année; il est aussi bien malheureux d'avoir un coup de vent pareil le 18 août. Il est fâcheux, je le répète, que tout allant si bien, nous ayons cet événement à vous apprendre. On ramassera les morceaux, tout sera remis en place; et tout se passe avec l'ensemble et l'harmonie que vous désirez, et qui aura toujours lieu de mon côté, je vous supplie d'en être aussi convaincu que tranquille à cet égard.

Je crains aussi que la caisse ne soit pas aussi solidement tenue

sur la nouvelle plateforme, que lorsqu'elle était boulonnée sur des pieux battus dans le sable; d'ailleurs, je n'en décide point. Tous les coins qui la tenaient sont revenus à la côte. Il n'y aura rien de perdu.

Nous avions huit chasse-marées qui ont été surpris dans le port du Becquet, et pour lesquels je crains beaucoup; il y en a trois de coulés, je crains beaucoup pour les autres. On s'occupe de leur donner tous les secours possibles.

Le coup de vent est très-fort. Dans tout cela il n'y a rien à craindre pour les hommes, heureusement. Il est onze heures du matin, j'espère que je n'aurai rien de plus fâcheux à vous dire jusqu'à l'heure du courrier qui part ce soir.

A deux heures après midi, lorsque la mer a été basse, j'ai eu connaissance que la partie du N.-E. de la deuxième caisse, qui n'est qu'à moitié pleine, a été enfoncée en dedans. La moitié supérieure s'est rompue, et du côté du Ouest est restée dans son entier et à la même hauteur. Si le coup de vent dure, il est à craindre que cela n'augmente, j'espère cependant qu'il n'y aura pas séparation; moyennant quoi on pourra réparer cette partie supérieure, et le cône voisin qui est rempli servira de chantier et de point d'appui pour redonner à l'autre sa première forme.

Si la partie submergée ne souffre pas, ce qui est très-vraisemblable, attendu que les pierres la contiennent et la retiennent, j'espère que sa partie supérieure pourra se raccommoder, quand bien même on ne lui rendrait pas sa première forme en la remplissant de pierres, elle acquerra de la solidité. Le premier cône se comporte d'ailleurs très-bien, et démontre leur solidité quand ils sont pleins.

Comme on apprendra tous les jours, je crois que le défaut de ce dernier était d'être trop élevé au-dessus de l'eau, et trop renforcé de bois à sa partie supérieure; il est arrivé de là, qu'il présentait trop de surface à la lame, et qu'il a été enfoncé dans sa partie du N.-E.

Ce soir, à cinq heures, la mer monte, et dès qu'il sera au-dessous de l'eau, il souffrira beaucoup moins, l'effort de la mer se fera au-dessus de lui; c'est ce qui me fait croire qu'il est peut-être à désirer que les caisses n'aient que quarante-cinq ou cinquante pieds de hauteur au plus; elles seront dès lors beau-

coup moins exposées à l'effort de la mer, seront remplies plus vite, et romperont l'effort de la mer également que si elles étaient plus élevées.

Voici une fâcheuse journée pour la troisième caisse qu'on voulait mettre à l'eau, mais pour le reste, elle ne l'est nullement. Celui qui est plein prouve évidemment et entièrement pour la chose.

C'est actuellement que le Ministre doit venir ici plus que jamais.

La manœuvre de la mise à l'eau de la troisième caisse n'est rien au fond; elle est connue et sera toujours praticable de beau temps; ce n'est pas ce coup d'œil qui doit déterminer le voyage du Ministre, mais plutôt le fond de la chose.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Le mauvais temps a encore fait découvrir deux tonnes qui ont parti de la deuxième caisse et sont venues à la côte.

A Cherbourg, le 18 août 1784.

DUMOURIEZ au duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Vous verrez, par ma lettre du 16, que j'ai prévu votre intention sur l'armement d'une batterie, j'ai pris l'avance à cet égard, parce qu'il faut quelque temps pour raccommoder les trois seuls affûts marins qui restent ici, tous les autres ayant été vendus, et parce que je désirais d'ailleurs d'avoir cette batterie en état pour la réception de M. le maréchal de Castries.

Votre lettre du 13 m'a fait grand plaisir, parce que je vois que vous êtes content et que vous n'éprouvez aucune contradiction. Mais mon tendre attachement pour vous me force à vous répéter qu'avec des ordres positifs, de l'argent, des bras

et tous les matériaux nécessaires, vous pouvez être compromis, et ne réussirez à rien, tant que cette affaire sera livrée à l'anarchie et à l'arbitraire.

Je crois tous les sujets employés ici pleins d'honnêteté, de talents, de zèle, et très-bons chacun dans leur genre. Mais il n'y a pas d'ensemble, il ne peut pas même y en avoir. Les prétentions et les jalousies sont réciproques et au moins égales; chacun écrit et agit de son côté; le Ministre ne peut qu'être trompé par toutes ces correspondances discordantes. Il faut un chef de qui tout ressorte, qui accorde toutes les parties, qui embrasse et unisse toute la besogne et toutes les demandes. Il faut des plans arrêtés, des registres de délibérations, un Conseil d'administration, il n'y a que vous qui puissiez remplir cette grande fonction. Si on ne prend pas ce parti, tout restera dans la confusion et la discorde. On ne peut établir ni l'ordre nécessaire dans les détails d'aussi grands ateliers, ni une comptabilité sage, ni la célérité dans des travaux de cette importance et de cette étendue sans un chef unique. Ce chef doit être neutre, impartial et ne tenant à aucun corps. Il doit être par son état et par son personnel au-dessus de tous. Ce chef, c'est vous; c'est ce que je répète depuis le mois de juin, fondé sur l'expérience de nos deux campagnes. J'ai fait des notes sur tout cela, je ne m'ingérerai pas de les donner, parce que cette affaire m'est étrangère, et que la part que je peux y avoir dépend du degré de confiance que vous m'accorderez.

Mais je vois avec peine une grande déperdition de temps et d'argent. Les moments sont pressants, les jours que nous perdrons sont des mois et des années pris sur l'avenir.

Je crois indubitablement qu'on peut en six ans fermer la rade de Cherbourg, s'il y a une autorité unique. Je crois de même qu'on n'en fera pas la moitié avec une dépense infinie dans le même espace de temps, si les petites considérations empêchent cet arrangement indispensable. Je sens bien que vous pouvez être embarrassé pour dire cela vous-même, mais il faut le faire dire par d'autres, et c'est sur quoi roule toute ma correspondance avec M. de la Millière, qui n'est point ministérielle, mais d'amitié intime.

En vous disant tout cela, je suis les mouvements d'un cœur qui vous est dévoué depuis que je suis à vos ordres. Cette affaire est la vôtre; votre gloire, votre bonheur y sont attachés comme le bien de l'État.

Puisque vous en répondez au Roi et à la nation, il faut que vous soyez maître de l'exécution.

Pour que M. le maréchal de Castries puisse faire ses demandes au contrôleur général, il faut d'abord un plan, un projet successif de campagne; il faut distribuer ce qui doit être fait en été, ce qui doit être fait en hiver. Il faut *époquer* la construction, la navigation, le remplissage.

Le même travail doit régler les demandes du Ministre de la guerre, tout doit marcher ensemble.

Quant à la communication entre les parties coopérantes, elle s'établira naturellement lorsque tout passera par vous. Il faut ici une intimité d'affaires indépendantes des sentiments particuliers, mais dépendante de la forme d'un Conseil; car, d'ailleurs, toutes les petites paix fourrées, tous les petits replâtrages politiques, bons pour des affaires ordinaires, ne peuvent que préparer de nouveaux griefs, de nouvelles désunions et des retards funestes à une aussi grande entreprise. Je suis content de moi, puisque vous en êtes content, je crois que les Ministres le sont aussi, parce que vous avez eu la bonté de leur en rendre un compte avantageux; mais je vous avoue que lorsque tous les coopérateurs d'une affaire aussi importante depuis les plus grands jusqu'aux plus petits ont reçu des marques de satisfaction et des compliments, je ne m'attendais pas à être le seul à qui ils ne disent rien du tout. Cela vaut encore mieux que d'être mis à la Bastille, ainsi patience.

Je suis désolé de la fièvre de Monsieur votre frère.

Il fait depuis trente-six heures une tempête diabolique.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Il n'est pas possible que la troisième caisse soit prête pour l'époque du voyage de M. le maréchal de Castries, le mauvais temps nous contrarie aux grandes marées, celle-ci sera perdue, encore si l'ouvrage résiste aux coups de mer qui sont furieux.

Il a bien des choses à voir ici indépendamment de ce spectacle, auquel il faut qu'il renonce. Il vaudrait bien mieux employer l'argent qu'on consommera en travaux trop tardifs et en chasse-marées coûtant plus de 30,000 liv. par mois, à la construction des ateliers et de toutes les bâtisses qui devraient être commencées pour tout ce qui regarde la maçonnerie avant la saison des pluies.

A midi.

La troisième caisse n'a pas pu résister à la tempête, elle est renversée et brisée. La gabare, la forte qui chasse sur ses ancres risque beaucoup. Il nous manque huit chasse-marées, mais je crois en voir les mâts par-dessus le port du Becquet, M. de Varage y court. Ceci prouve que, passé le 15 août, il ne faut plus penser à couler. Tout dépend de l'arrangement des campagnes, tant pour la promptitude que pour la dépense. Les trois pontons qui sont en rade souffrent beaucoup, je suis inquiet des soixante hommes du régiment de la Reine plus que des soldats de marine qui sont plus faits à ces éléments. Quand la tempête sera calmée, on travaillera à sauver les bois à marée basse, j'y vais.

A deux heures.

J'arrive du chantier, on travaille à sauver les bois, il y en aura peu de perdus, mais tout est brisé, surtout à l'endroit des boulons. J'ai des nouvelles du Becquet, deux chasse-marées se sont coulés, les six autres seront peut-être obligés d'en faire autant.

A cinq heures du soir.

Tous les bois de la caisse sont sauvés, le vent est un peu calmé, mais toujours nord frais. Des six autres chasse-marées du Becquet deux se sont coulés, les quatre autres se sont démâtés, ce sont des avaries, des frais et du retard. La gabare, la forte est hors d'affaire, elle a un pilote. Le reste de notre campagne est manqué; le vieux cône dernier coulé, paraît sensiblement crevé par le centre; on ne pourra juger de son état qu'après la tempête; la mer montante en couvre tout le côté nord et nord-

est, on n'en voit plus que la pointe sud et sud-ouest, d'ici avec de bonnes lunettes, il paraît renversé sur son centre et les montants paraissent se traverser. Je trouve cet événement plus fâcheux que celui de la troisième caisse qui n'était pas assez solide pour résister à demi montée à un coup de vent aussi furieux. Mais les détracteurs du projet auront bien des choses à dire contre la catastrophe d'une caisse qui avait déjà presque moitié de son plein au mois d'août. A la vérité la caisse pleine paraît d'ici n'avoir pas souffert, c'est cependant ce que je ne saurai exactement que lorsque je pourrai aller la visiter, quand il fera calme.

Le vent renforce avec la nuit, et je crains que le vieux cône ne vienne à la côte en détail, il en est encore parti une tonne oubliée que nous avons vu flotter tout le jour. Jugez d'après ceci combien il est nécessaire de régler les campagnes et de ne rien soumettre à l'arbitraire.

Lettre du Roi au duc d'Harcourt.

Mon Cousin,

Ayant jugé nécessaire, pour assurer en temps de guerre, les opérations des armées navales et protéger plus immédiatement le commerce de mes sujets, de me procurer sur les côtes de ma province de Normandie, une rade sûre, à l'abri de l'agitation de la mer et des entreprises de l'ennemi, j'ai fait visiter et examiner les divers points de ces côtes, entre lesquels les avis de mes officiers de marine, de mes ingénieurs et des autres gens de l'art, étaient partagés pour former cet établissement; et, après avoir pesé les avantages et désavantages que présente chaque position, je me suis décidé pour l'emplacement compris sur les côtes du Cotentin, entre l'île Pelée et le cap de Querqueville, duquel mon port et ma ville de Cherbourg occupent à peu près le centre. J'ai, en conséquence, donné des ordres l'année dernière pour qu'il soit établi, sur cet espace, une rade

capable de recevoir au moins quatre-vingts vaisseaux de ligne, et le nombre de frégates et autres bâtiments légers qu'exige le service d'une armée navale.

J'ai adopté à cet effet le projet qui a été proposé par le sieur de Cessart, inspecteur général des ponts et chaussées de mon royaume, de fermer cette rade par deux digues à claire-voie, composées ensemble de quatre-vingts à quatre-vingt-dix caisses coniques, à jour dans leur partie submergée et sans fond, lesquelles formeront trois passes pour les vaisseaux de ligne, conformément au plan qui vous en sera remis; me réservant d'établir par la suite, sur les têtes de ces digues, les ouvrages et fortifications qui seront jugés nécessaires pour défendre lesdites passes conjointement avec les forts de l'Ile Pelée, du Hommet et de Querqueville.

Je me suis fait rendre compte de l'état où se trouvent actuellement les travaux de la rade de Cherbourg, des moyens qui se présentent pour pousser avec la vivacité qu'exigent la nature et l'objet de cet ouvrage, et des précautions qui doivent être prises pour prévenir dans la suite l'opération, les accidents qui ont eu lieu cette année. En approuvant les premières dispositions qui ont été faites, j'ai reconnu que les travaux, où on s'est occupé en 1784, n'ont été en quelque sorte qu'un essai qui devait procurer les lumières nécessaires pour dresser un plan à suivre dans l'exécution des ouvrages ordonnés; et il paraît, d'après les calculs de M. de Cessart, qu'il pourra être mis en place et établi dix nouvelles caisses dans le courant de l'année 1785.

J'ai, en conséquence, donné des ordres pour que le département de la Finance fît le fonds extraordinaire qui a paru nécessaire pour faire face à l'établissement de ces dix caisses, et à celle d'autres établissements à former extraordinairement, et qui n'aura plus lieu les années suivantes, tels que hangars couverts, magasins, casernes et autres bâtiments, et que la somme que j'ai réglée fût remise directement à la caisse particulière, établie à cet effet à Cherbourg, en douze payements égaux, le premier de chaque mois, à commencer d'octobre de la présente année. Il sera donné des ordres pareils les années suivantes, pour qu'il soit pourvu extraordinairement et de la

même manière, aux fonds nécessaires pour l'exécution des ouvrages dont le projet sera arrêté pour chaque année jusqu'à l'entier établissement de la rade.

Mais comme mon intention est que les fonds extraordinaires que je jugerai à propos d'affecter annuellement aux travaux de ladite rade, soient absolument distincts de ceux de la marine, ainsi que de tous autres, et ne puissent dans aucun cas être appliqués à aucun autre objet, j'ai décidé qu'il sera établi, pour l'exécution de ce projet, une administration et une comptabilité particulières auxquelles seront attachés un commissaire des travaux de la rade de Cherbourg, un contrôleur, un garde magasin et un trésorier; et chacun d'eux se conformera, pour l'exercice de ses fonctions, à ce qui est prescrit par les Ordonnances pour mes arsenaux de marine, autant que la nature de cette opération particulière et le local le comporteront, tant pour la passation des marchés et les adjudications, que pour la garde, la conservation, la distribution et l'emploi des effets m'appartenant, et pour les payements à faire aux officiers, ingénieurs, fournisseurs, entrepreneurs, ouvriers et tous autres employés pour lesdits travaux.

Le sieur Deshayes, commissaire de mes ports et arsenaux de marine, a été établi commissaire des travaux de la rade de Cherbourg, ordonnateur dans cette partie, et sera chargé, en cette qualité, de tout ce qui concernera la recette, la dépense et la comptabilité des deniers et des matières (1).

Il sera incessamment pourvu aux places de contrôleur, de garde-magasin et de trésorier.

Le sieur de Cessart sera chargé de la direction des travaux et de la police des chantiers, de la construction, de la mise à flot, du coulage et du remplissage en pierres des caisses destinées à former les digues, et il aura sous ses ordres le

(1) M. Deshayes des Vallons, appelé à Cherbourg en qualité de commissaire ordonnateur de la marine, a pris la part la plus active et la plus intelligente aux travaux de la digue et du port. Le Roi, sur la proposition du maréchal de Castries, lui avait accordé le 22 août 1784 une pension de 1,000 livres en récompense de ses services, et notamment de la découverte d'un cabestan dont nous verrons faire aux cônes de M. de Cessart la plus heureuse application.

nombre d'ingénieurs et élèves des ponts et chaussées qui sera jugé nécessaire pour l'aider dans la conduite des différents ouvrages. Tous les chefs d'ateliers, marins ou autres, les ouvriers de toutes professions, employés dans les chantiers et ateliers sous sa direction, ainsi que les soldats, en tant qu'ils y seront employés comme journaliers, seront sous son autorité.

Le vicomte de La Bretonnière, capitaine de mes vaisseaux, sera chargé de la navigation des caisses, et aura le commandement et la police des gabares, pontons, chasse-marées et autres bâtiments de mer, du parc de marine et de l'atelier particulier qu'il pourra être nécessaire de monter pour les réparations accidentelles à faire auxdits bâtiments. Il aura pareillement le commandement des troupes du corps royal de marine, qui seront casernées à Cherbourg pour fournir des travailleurs aux chantiers et à la rade, et tous les officiers, maîtres et patrons de gabares, pontons, chasse-marées ou autres bâtiments flottants, employés pour mon service à Cherbourg, seront sous son autorité.

Il sera donné des instructions particulières, tant au vicomte de La Bretonnière, qu'au sieur de Cessart et au sieur Deshayes, afin que chacun d'eux connaisse les limites de ses fonctions et s'y renferme exactement.

Mais, comme il est nécessaire qu'une autorité supérieure contrôle ces fonctions distinctes et maintienne l'ensemble dans le cours de ces opérations, j'ai fait choix de vous pour veiller à l'exécution de mes ordres et inspecter toutes les parties et tous les détails de l'administration et des travaux de la rade de Cherbourg. Je prescris, en conséquence, au vicomte de La Bretonnière, au sieur de Cessart et au sieur Deshayes, dans les instructions qui vous seront adressées pour leur être remises, de vous rendre un compte exact et circonstancié de toutes leurs opérations, et de recevoir vos ordres pour tout ce qui concerne le service qu'ils auront à remplir; et ce n'est que par vous que devront parvenir les comptes à rendre au département de la Marine et à celui de la Finance. Vous aurez soin de me faire connaître la marche progressive des ouvrages, vous vous occuperez essentiellement de tous les

moyens qui vous paraîtront les plus propres à en accélérer l'exécution sans nuire à la solidité du travail.

La commission importante pour laquelle je vous ai choisi doit vous être une nouvelle preuve de ma confiance, et je ne doute pas que vous ne la justifiiez dans cette occasion comme vous l'avez fait dans toutes les autres. L'autorité que vous exercez dans ma province de Normandie, les services distingués que vous m'avez rendus, et le zèle que vous avez montré pour le succès d'une entreprise dont vous connaissez les difficultés et l'étendue, tout m'assure que vos lumières et vos soins me seront très-utiles pour la perfection et l'accélération des travaux; et je suis persuadé que votre esprit conciliant ne le sera pas moins pour établir la bonne intelligence et l'harmonie qu'il est si nécessaire de maintenir entre les divers coopérateurs. Et la présente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, mon cousin, en sa sainte et digne garde.

Écrit à Versailles, le 20 septembre 1784.

Signé: LOUIS.
Signé: Le Mal de CASTRIES.

A mon cousin le duc d'Harcourt, lieutenant général de mes armées, gouverneur de ma province de Normandie, y commandant en chef (1).

(1) Le Roi adressa le même jour des instructions spéciales à MM. de Cessart, de La Bretonnière et Deshayes.

Un comité de surveillance, sous la présidence de M. le duc d'Harcourt, commandant en chef des travaux de la rade de Cherbourg, fut organisé et commença à fonctionner le 23 décembre 1784. — Les procès-verbaux des séances de ce comité, depuis sa première séance jusqu'en 1790, nous permettront d'ajouter quelques notes explicatives aux mémoires ou aux rapports composant la seconde partie de ce chapitre. Parmi les personnes qui prirent part aux débats, nous mentionnerons: MM. de Cessart, de La Bretonnière, Dumouriez, de Caux, Pitrou, Fergeau-Gayant, Hubert, Deshayes, Borda, Lefebvre et Meusnier. Quelques séances eurent lieu en présence du maréchal de Castries, du bailli de Suffren, du marquis de Nieuil, du comte de Brienne, du comte de La Luzerne, de MM. de Fourcroy, Groignard, chevalier de Beausset, Ollivier de La Prevalaye, de Launay, intendant de Caen, etc.

A Versailles, le 26 septembre 1784.

M. le maréchal DE CASTRIES à M. le duc D'HARCOURT.

J'ai reçu, Monsieur le Duc, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 21 de ce mois pour me procurer les détails des travaux de Cherbourg, depuis l'époque de mon départ de ce port.

Je suis persuadé que la circonférence du cône se trouvera suffisamment consolidée par les deux doubles moises circulaires.

La situation de la deuxième caisse coulée, qui se maintient très-bien au niveau de la basse mer, ne paraît devoir laisser aucune inquiétude.

Je suis effectivement très-satisfait de l'activité avec laquelle on pousse les différents travaux, et je vous prie d'agréer mes remercîments de votre attention à m'informer de leurs progrès.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LE MARÉCHAL DE CASTRIES (1).

A Cherbourg, le 6 octobre 1784.

M. DUMOURIEZ à M. le duc D'HARCOURT.

Voici une réclamation très-juste de M. de Cessart, sur laquelle il est important que vous donniez une prompte décision.

(1) Voir t. II, p. 322, la note consacrée à M. le maréchal de Castries. Les lettres qui précèdent et les documents qui suivent, attestent le zèle actif et persévérant avec lequel ce Ministre de la marine servit la cause des grands travaux de Cherbourg. Il y a toute justice à reconnaître que son nom ne peut être séparé de ceux du duc d'Harcourt, de La Bretonnière et de Dumouriez, en ce qui touche principalement les décisions soumises à l'approbation de Louis XVI.

M. de Caux m'a lu aussi le mémoire qu'il a fait partir lundi pour M. le maréchal de Ségur, et dont il vous a envoyé copie en même temps. Ce mémoire est clair et pressant. Il est certain que si on ne donne pas le million qu'il demande, si on ne rend pas l'avance faite des 200,000 livres, il sera obligé de renvoyer l'atelier de l'Ile Pelée, ce qui ferait un très-grand mal et arriérerait la défensive la plus importante de la rade de trois ou quatre ans au moins. Il faut aussi que les deux objets de l'Aiguade, de la Fontaine-Poulière et des approvisionnements de Querqueville, soient fixés à part.

Il est très-essentiel, comme l'observe M. de Caux, que les ordres soient donnés et les fonds assurés avant le 1er novembre, sans quoi les entrepreneurs seraient en arrière sur les moyens; c'est ce que je sais d'eux-mêmes.

Tous les objets de ce mémoire sont de la plus grande importance; car il est de nécessité absolue que les défenses de la rade marchent de front et précèdent même sa fermeture, qui sera certainement très-longue; ce que vous saurez mieux quand vous viendrez ici, et que les personnes chargées des différentes parties vous détailleront leurs moyens et leurs travaux.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

A Cherbourg, le 20 octobre 1784.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai accompagné M. Grognard dans tout ce qu'il a fait ici. Il s'est fort bien comporté avec M. de Cessart, chez lequel nous dînons demain ensemble.

M. Grognard ne m'a parlé que du respect et de la vénération qu'il a pour votre personne, combien il a été fâché d'abord

qu'on l'ait envoyé ici, mais qu'il l'a fait par obéissance à son ministre qui l'a voulu.

M. Grognard n'ose et n'a osé vous écrire, ni passer par Harcourt, attendu que vous devez le supposer d'un sentiment contraire au système actuel et qu'il croit, suivant sa conscience, ne rien valoir.

M. Grognard parle toujours d'après sa conscience, comme vous voyez, Monsieur le Duc, il vous honore et vous respecte et ne veut point dire son avis quand il croit que cela peut ne pas vous être agréable.

Et il ne le dira au ministre que si le ministre lui ordonne de le lui dire. Tout cela dit beaucoup en ne disant rien et laisse suffisamment deviner sa façon de penser.

Après cela, il m'a fait amende honorable sur son opinion pour la Hougue; il convient qu'il n'avait point vu la chose comme marin en aucune manière, attendu qu'il n'est point marin, mais seulement d'après ce qu'en avaient dit ceux qui l'avaient visitée avant lui, et M. de Vauban, qui avait fait mettre un ponton sur le banc du Bec; mais qu'il était convaincu, d'après les sondes et ce que je lui ai fait voir sur la nature du fond et des courants, qu'il est plus aisé de travailler à Cherbourg qu'à la Hougue, attendu qu'il y a moins d'eau et moins de courant.

M. Grognard, après beaucoup de propos et d'amphigouris, m'a montré ce qu'il vient de faire à Agde; il m'a montré le plan d'une caisse de 200 toises qu'il a coulée. Il m'a dit qu'on lui en faisait encore trois pareilles dans ce moment.

Il m'a dit qu'il s'engageait sur sa tête à faire deux mille toises de pareilles jetées en deux ans.

Cette caisse a cent pieds de large à sa base, a un talus de cinquante degrés, est maçonnée intérieurement des deux côtés. Le milieu reste vide, elle navigue comme un bâtiment toute chargée, on la coule en place en ouvrant seulement des robinets. Elle est armée de pieux qui la fixent sur le fond, et le milieu se remplit ensuite avec des pierres qui remplacent l'eau qui l'a coulée.

Je voyais à peu près à quoi tout cela voulait en venir. Mais, par respect, par vénération et par attachement pour vous, il se

tait et ne produira ses moyens qu'avec votre agrément et quand le ministre voudra qu'il parle, et s'il agit, il veut agir sous vos ordres et n'avoir affaire qu'à vous.

D'ailleurs, il convient que ce qu'on fait actuellement au cône est tout ce que l'on peut faire de mieux et prétend qu'il n'aurait pas passé l'hiver si on ne l'avait pas bordé et rempli les vides en pierres. Il laisse au temps à dire le reste. Tout en ne disant rien, M. Grognard n'est pas très-difficile à deviner, comme vous voyez, Monsieur le Duc, il ne veut absolument parler que quand on l'interrogera.

Vous désiriez, Monsieur le Duc, que je vous rendisse compte de sa visite ici. Je ne puis vous rendre autrement les choses que comme il me les a dites et ce qu'il m'a fait entrevoir et donné à deviner.

Le résumé est qu'il parie sur son col faire deux mille toises de jetées en deux ans. Il veut des forçats et des soldats de marine; d'ailleurs, du hêtre et du sapin.

Je lui ai demandé s'il avait fait part de ses idées à Monsieur le Maréchal; il m'a dit que non, qu'il n'en parlait qu'à moi et qu'il s'était interdit toute espèce de réflexion sur le système actuel pour ne pas avoir l'air de le critiquer comme tant d'autres, et qu'il ne parlerait que quand on l'interrogerait, et toujours du respect et de la vénération pour votre personne, etc. J'ai vu assez clairement l'homme qui veut se mettre à la place, mais qui veut qu'on l'en prie.

Il va d'ici à Brest, où il est chargé de faire un plan général du port, de transposer les différents détails, qui n'ont été faits que successivement, et de proposer un plan général, et les changements qu'il jugera nécessaires pour la plus grande commodité et la célérité des armements.

Il m'a beaucoup entretenu de sa franchise de cœur et du regret qu'il avait que nous n'ayons pas eu notre conversation six ans plus tôt.

La rade serait fermée. Il m'a prié que notre conversation restât entre nous deux. J'ai paru très-persuadé de sa franchise et de sa modestie (1).

(1) Cette peinture du caractère de M. Groignard est assez piquante, comme on le voit, et fait honneur à l'esprit de M. de La Bretonnière.

Nous sommes très-joliment ensemble. Il a beaucoup assuré M. de Cessart qu'il s'était fort instruit dans son voyage, qu'il avait vu de très-belles choses. Il part demain au soir jeudi.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

Comme le ministre m'a recommandé de lui faire part des observations de M. Grognard sur les différents points qu'il aurait lieu d'observer ici, j'ai l'honneur de vous adresser ma lettre que je vous prie de vouloir bien lui faire passer, si vous le trouvez convenable.

J'ai l'honneur de vous écrire une seconde lettre que je lui ai communiquée, voulant lui paraître reconnaissant de sa confiance et lui rendre confidence pour confidence.

Il m'a dicté lui-même une partie de la lettre et engagé à ne vous écrire plus en détail qu'après son départ, voulant encore me dire bien des choses.

A Cherbourg, le 23 octobre 1784.

M. DE LA BRETONNIÈRE à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

Depuis la dernière lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser, M le marquis d'Harcourt (1) a passé ici et s'y est rencontré avec M. Grognard, qui lui a fait part de son opinion.

(1) Charles-Louis-Hector marquis d'Harcourt, né le 31 août 1743, mort le 5 juillet 1820, était gendre du duc de Beuvron. Il appartenait à la branche des Harcourt d'Olonde. Nommé en 1763, à la mort de son frère aîné, mestre de camp, commandant du commissaire général, il épousa, le 18 février 1767, sa parente Anne-Marie-Louise fille du marquis depuis duc de Beuvron. Quoiqu'il n'eût pas émigré et qu'il eût été mis en prison pendant la Terreur, il survécut à la Révolution et fut, en 1814, membre du Conseil général de la Seine. Il signa en cette qualité la déclaration qui rappelait sur le trône l'aîné des frères de Louis XVI, et c'est à cette occasion qu'il lui fut accordé ainsi

M. le marquis d'Harcourt a paru satisfait de la manière dont M. Grognard lui a parlé et il se propose de vous en rendre compte, ainsi que d'un plan qu'il a fait et qui peut s'adapter à Cherbourg.

Il nous a fait ici une amende honorable complète pour tout ce qu'il avait dit en faveur de la Hougue et contre Cherbourg ; il s'en prend aux gens incapables qu'on lui avait donnés pour l'éclairer sur la partie marine qu'il ne connaissait pas.

Il propose de communiquer à M. de Cessart même son projet, de bonne foi, avec franchise, et pour le suivre s'il est adopté. S'il se conduit aussi bien qu'il parle, on ne peut assurément que lui savoir grand gré de sa délicatesse, franchise, honnêteté, et je remets toujours à M. le marquis d'Harcourt à vous mettre au courant.

On dîna chez moi hier, et M. de Cessart lui ayant demandé après dîner son avis, il y eut grande conférence et long pourparler entre eux deux, dont M. de Cessart aura sans doute l'honneur de vous informer. M. de Grognard me dit seulement qu'il ne lui avait rien caché et que M. de Cessart était tombé d'accord sur tout.

Voici en gros l'opinion de M. Grognard, telle qu'il l'a donnée *cordialement* et de *bonne amitié* à M. de Cessart.

Que la partie émergée de la caisse ne peut durer plus de cinq ou six ans au plus, que les pierres de l'intérieur qui font un effort de six livres par pied carré sur le côté intérieur de la caisse, de l'aveu de M. de Cessart, afin que les pierres et le panier fassent corps, n'ayant plus d'enveloppe, nécessairement il y aura éboulement et trop peu de talus pour que la mer ne le détruise pas jusqu'à la hauteur de la basse mer ; que les pierres perdues jetées au pied de la première caisse, empêcheront celle qu'on doit mettre à côté de l'accoster, de manière que l'intervalle sera beaucoup trop considérable et l'objet manqué, celui d'empêcher la grosse mer de se faire sentir dans la rade ;

qu'à plusieurs de ses collègues, le droit de porter une fleur de lys dans ses armes. Le petit-fils du marquis d'Harcourt, M. Georges-Trévor Douglas, marquis d'Harcourt d'Olonde, a épousé, le 5 août 1814, Jeanne-Paule de Beaupoil de Saint-Aulaire, fille de Louis Beaupoil de Saint-Aulaire et de Louise-Charlotte-Victorine du Roure.

Qu'il vaudrait alors mieux faire des forts de distance en distance qui, au moins, fortifieraient la rade contre l'ennemi, que de faire une jetée ou ligne de cônes trop éloignés les uns des autres, inutile contre la grosse mer et incapable de porter aucune fortification.

M. Grognard m'a dit que M. de Cessart était convenu avec lui de tous ces points, mais qu'il avait voulu assurer son dernier cône par tous les moyens possibles contre les événements de l'hiver. Il est seulement fâcheux que ces moyens puissent nuire à la suite du projet en produisant l'impossibilité d'approcher les cônes assez près les uns des autres, ce qui fera manquer absolument l'objet proposé.

Je craindrais de vous en dire autant, Monsieur le Duc, si je ne vous devais la vérité. M. le marquis d'Harcourt a un plan de l'ouvrage fait à Agde à vous proposer, et de plus les offres et le dévouement sans bornes de la personne de M. Grognard, qui n'a jamais osé ni voulu vous écrire, ni vous rien présenter pour ne pas paraître critiquer ou vouloir se mettre à la place de personne. Il offre même de donner les moyens à M. de Cessart.— Je vois que peu à peu je vous rends compte de tous les détails de la conversation avec M. le marquis d'Harcourt, à qui je voulais laisser cette affaire.

Il assure deux mille toises de jetées en deux ans. Et quand chaque morceau ira en place, il sera en état de résister à tout.

On ne peut douter, à ce que je crois, Monsieur le Duc, si vous me permettez de vous le dire à vous-même, je vous prie, que le Ministre et le contrôleur général n'aient rappelé M. Grognard, ayant sans doute quelques raisons d'inquiétude ou d'incertitude sur les travaux projetés pour l'an prochain. M. Grognard l'a assez fait entrevoir à M. le marquis d'Harcourt en lui parlant d'une manière qui n'était pas modeste relativement aux fonds que le contrôleur général consentait à donner. M. le marquis d'Harcourt vous en rendra compte.

Les pierres qui sont jetées sur le cône brisé ont pris un talus naturel du côté du Nord et ne remuent point. J'ai été dessus il y a deux jours. La mer les a arrangées beaucoup mieux que la main des ouvriers ne l'avait fait.

Le premier cône s'est incliné de quelques pouces vers le N.-O. On va commencer à le border au premier jour.

J'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE.

M. Grognard est parti ce matin pour Brest, où il sera un mois.

A Cherbourg, le 18 novembre 1784.

M. DE CESSART à M. le duc D'HARCOURT.

MONSIEUR LE DUC,

J'ai l'honneur de vous faire part de l'examen que je viens de faire des travaux de la rade de Cherbourg, où j'ai passé hier une partie de la journée. La basse mer de cette vive eau m'a permis de faire placer les deux doubles moises (1) circulaires extérieures au cône, et d'autres charpentes qui doivent consolider sa circonférence, seulement par pure précaution; car je suis convaincu de plus en plus de la très-grande solidité de ce cône maintenant rempli.

J'ai observé avec la plus grande attention que la pierre que j'ai continué de faire jeter dans la caisse brisée le 18 août dernier, s'y maintient parfaitement à trente-quatre pieds de hauteur, depuis le fond jusqu'au niveau de la basse mer. J'espère faire terminer cette semaine toute la planimétrie de son sommet qui se trouve actuellement d'environ cent cinquante-quatre toises carrées.

Je me suis bien assuré, Monsieur le Duc, par des sondes, que toute la charpente de la base de cette seconde caisse est entière, qu'elle a encore vingt-six jusqu'à trente-six pieds de hauteur, qu'elle est remplie de mille cinq cents toises cubes

(1) Ce sont des pièces de bois plates, assemblées avec des boulons, et servant à maintenir les charpentes.

de pierre, formant un poids de *soixante-deux millions huit cent cinquante milliers;* au moyen de quoi, je me persuade que cette masse pourra résister aux coups de mer que nous aurons cet hiver; l'on répétera les sondes à toutes les vives eaux pour en connaître les effets.

J'ai fait commencer pendant cette vive eau la quatrième caisse, qui est élevée sur la plateforme ainsi que la troisième; elle sera mise cette nuit en état de résister à la mer; si le beau temps continue, à la vive eau prochaine, je ferai en sorte de monter la cinquième, de manière que dans les premiers jours d'octobre nous aurons trois caisses que l'on continuera, dans les mois de février et mars, pour être mises à la mer au commencement de mai.

Indépendamment de ces trois caisses, je vais, Monsieur le Duc, faire commencer les plateformes de quatre autres; l'on travaille également à la clôture des chantiers, à l'agrandissement du port du Becquet, et à l'extraction de la pierre dans de nouvelles carrières que je viens de visiter, dans lesquelles nous pourrons trouver la totalité de la pierre dont nous avons besoin pour remplir tous nos cônes.

Je puis vous assurer, Monsieur le Duc, qu'il n'est pas possible de mettre plus d'activité qu'on n'en met à nos travaux. Je ne perdrai pas un instant pour faire poser le bordage en madrier de la circonférence du cône, lorsque M. Mistral nous aura fait parvenir les bois que je lui ai fait demander par M. Deshayes; c'est une opération à faire incessamment avant l'hiver.

Je suis, etc.

DE CESSART.

A Cherbourg, le 26 avril 1785.

M. Perrot à M. Clérisse (1).

J'ai déjà couru tout Cherbourg que je connais comme et déjà mieux que Harcourt. Une journée suffit pour le voir pleinement ou dans le plus grand détail. Je ne le trouve pas si désagréable que je me le figurais d'après les récits que j'en avais entendu faire. A la vérité, il fait le plus beau temps du monde et la mer est superbe sans être beaucoup agitée, y ayant peu de vent. J'ai déjà fait voyage au cône entier de la campagne dernière ; il est au même lieu et au même état que lorsqu'il fut échoué; les ouragans et la grosse mer de cet hiver n'ont rien dérangé, il fait un très-bel effet; de le voir aussi sain et aussi ferme, ayant été seul une année exposé à la furie de la vague, fait assez présumer que ceux que l'on coulera cette campagne ne courront pas plus de risques, et, au contraire, se soutiendront mutuellement et plus avantageusement opposant ensemble plus de résistance qu'un seul à l'impétuosité des flots. Le projet commence à prendre une confiance générale, et les frondeurs n'ont plus pour eux que la crainte qu'ils grossissent de voir tous ces môles incendiés, sitôt leur confection, par les flottes ennemies de nos jaloux rivaux. Ces craintes ne seront pas de durée, et une fois les forts et les citadelles achevés, je défie nos milords de venir s'y frotter. Il y a la plus grande activité dans les travaux de bâtisse et de construction de cônes; des six que l'on compte couler d'ici au mois de septembre, trois le seront pendant notre séjour ici, c'est-à-dire dans les premiers jours de juin. Deux sont montés aux trois quarts et le troisième au tiers. On y travaille jour et nuit, on attend encore cent cinquante ou deux cents ouvriers pour fonder les

(1) La correspondance de M. Perrot, secrétaire du duc de Beuvron, avec M. Clérisse, concierge du château d'Harcourt, est extrêmement intéressante. Elle nous fournira, pour un prochain volume, de nombreux détails sur les événements qui, dans la Normandie, à Paris et ailleurs, ont précédé la révolution de 1789.

jetées et autres, et dans les basses mers les charpentiers disposent la base d'un quatrième cône; le cinquième et le sixième ne se commenceront qu'après la submersion du deuxième et troisième, leur forme devant servir pour le montage des autres. Les gens de Cherbourg disent que l'on s'aperçoit déjà de la présence d'un chef. En effet, il y a plus d'ensemble et d'activité. Le remplissage en pierres de ces cônes occasionne une diversité d'opinions; les uns, qui sont les entrepreneurs, prétendent qu'il n'en faudra pour chaque cône que deux mille ou deux mille cinq cents pieds cubes, et qu'en ayant déjà dix mille toises cubes de préparées, on peut remplir quatre cônes; d'autres, comme le commandant de la place et les marins, veulent qu'il en faille plus de quatre mille cubes et que l'expérience du dernier coulé le prouve. J'accorde avec vous les deux parties et je passe trois mille pieds cubes à chacune, parce que tous ces cônes ne sont pas d'égale circonférence et que le plus petit ne tiendra certes pas autant que le plus grand. Je pense comme le général, et ce projet (qui est une huitième merveille), s'exécutera aussi complétement, mais avec le temps et de l'argent, ce qui ne peut ni se fixer et s'apprécier. Je suivrai des yeux les travaux et vous en instruirai.

Je suis, etc.

PERROT.

A Cherbourg, le 19 mai 1785.

M. Perrot à M. Clérisse.

Les travaux de ce port vont toujours rondement, et néanmoins on s'aperçoit peu de l'avancement du travail sur des masses aussi immenses que ces cônes. Les ouvriers en tous genres y travaillent jour et nuit pour profiter des marées, et ils n'ont eu le jour de la Pentecôte libre que depuis neuf heures et demie du matin. Malgré cette activité et le nombre des travailleurs que l'on augmente le plus que l'on peut, j'ai peine à croire que l'on coule six cônes cette campagne. On nous en

promet toujours deux pour le 12 ou 15 juin, et deux autres en août prochain. Je ne prends pas une certaine confiance en ces promesses, par le délai que l'on met chaque jour. Quand nous sommes arrivés, il était question d'en couler un dès le 27 de ce mois; actuellement, pour pouvoir en couler deux à la fois, on a remis d'abord au 5 ou 6, puis au 8 ou 10, et enfin au 12 ou 15. Dieu veuille que cela soit! Je conviens qu'il y a eu du retard dans l'arrivée des bois, que la mer trop violente a retenus dans nos ports et empêché d'arriver. Peut-être aussi que la présence de M. le duc d'Harcourt achèvera de lever tous les obstacles que font naître chaque jour les différentes administrations. Rien ne manque plus aujourd'hui, ni argent, ni bois, ni hommes, ni chevaux, ni voitures. Nous verrons si le progrès dans tous les travaux quelconques sera plus sensible.

Il nous est entré, le 15, la corvette la *Cérès*, bâtiment du Roi de dix-huit canons, venant de Brest, chargée de câbles et cordages pour le halage des cônes sur mer. On nous promet encore une frégate de trente-six canons qui apportera le même chargement et qui servira de même. On prétend qu'il faudra plus de cent ou cent cinquante chasse-marées pour remplir en un mois les cônes que l'on coulera; lesdits chasse-marées portant l'un dans l'autre quatre toises cubes de pierres, et chaque cône en tenant, dedans et autour, trois mille toises. Et l'intervalle de trente pieds entre chaque cône, d'une hauteur d'eau de trente-six pieds dans les basses mers et de cinquante-six dans les plus hautes, dites d'équinoxes, qui doit se remplir à pierres perdues, contiendra bien des toises cubes. Je n'ose entrer dans plus de détails crainte de vous ennuyer; mais je vous ferai des copies ou extraits des mémoires que je me procurerai sur nos opérations et vous les lirez à loisir.

Je suis, etc.

PERROT.

A Cherbourg, le 16 juillet 1785.

M. Dumouriez à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Voici le résultat de ce qui a été délibéré et arrêté le 14 et le 15 sur le chargement, après que j'en ai conféré avec MM. de Cessart, Hubert et de Carbonnier:

1° Il n'y avait que quinze ateliers de cinq hommes chacun. Comme il y avait dix-sept places pour accoster les chasse-marées, M. de Carbonnier a commandé deux ateliers de plus, ce qui en fait dix-sept;

2° Les ateliers se trouvant trop faibles à cinq hommes, il a été convenu qu'on les porterait à neuf, ce qui fait trois relais, et comme par l'état que je vous envoie de la force et de l'emploi du bataillon, il ne peut pas fournir le nombre suffisant, chaque atelier prendrait en supplément des paysans pour se compléter, avec l'attention de ne point en tirer des carrières.

Nota.—Les paysans ne voulant pas se mêler avec les soldats, d'après une ancienne jalousie, fomentée sous main, au lieu de trente à quarante qu'il en aurait fallu, on n'en a trouvé que trois, qu'on a incorporés dans les ateliers les plus faibles.

3° Pour déblayer l'entoisé de la partie du quai du fond du bassin ou du sud, qui est trop éloigné des chasse-marées accostés le long des deux quais, en allant vers le pont tournant, pour pouvoir en faire le service avec des brouettes, on était convenu de faire faire, pour le régiment de la Reine, un marché avec un certain nombre de voitures qu'on fixait à dix-huit, pour apporter les pierres à quai pour quatre chasse-marées les plus éloignés sur le quai de l'ouest, et cinq sur le quai de l'est. Les quatre ateliers de chaque côté les plus près du quai du sud, ou du fond du bassin, auraient continué à charger à la brouette.

Nota.—Le marché n'a pu se faire pour les banneaux qui demandent un prix exorbitant. M. Hubert se propose d'attacher à ce service les voitures d'Equeurdreville, qui lui servent en ce moment à porter des pierres sur les formes de la grève de Chantereine.

4° Les deux officiers mariniers préposés pour faire les fonctions de maîtres de quai veilleront à ce que les maîtres de chasse-marées se tiennent à leurs bords pendant que la marée permettra de les charger ; à ce qu'aucun chasse-marée ne quitte son accostage à quai avant d'être entièrement chargé, comme aussi à ce qu'il n'y ait jamais de place vide.

5° On a mis un caporal de planton au pont qui joint la grande route de Valognes à la chaussée dite de M. de Saint-Germain, pour empêcher toutes les voitures et chevaux, autres que ce qui porte de la pierre, de passer le long des quais, pour ne pas faire obstacle à l'activité du chargement. La sentinelle du pont tournant a la même consigne du côté de la ville, tant que le pont sera ouvert. Toute voiture ou chevaux passeront par le faubourg.

6° On ne fera plus entrer de chasse-marées nouveaux arrivés dans le bassin pour les jauger, parce qu'ils prennent la place d'un chasse-marée en charge, et on les jaugera à l'avenir dans l'avant-port.

7° On ne fera entrer dans le bassin aucun bâtiment de commerce, ni même aucune gabare, si cela est possible. S'il était absolument nécessaire d'en placer une, on la mettrait le long du quai joignant le pont tournant, et on réserve à cet usage cette place unique.

Je vous ajouterai à ce rapport quelques observations :

1° Il est nécessaire de pouvoir accoster plusieurs chasse-marées au fond du bassin pour augmenter l'activité du chargement. J'ai reparlé à MM. de Cessart et Hubert des ponts proposés par M. Obet ; ils rejettent ce moyen, qui, de la manière dont ils en entendent l'exécution, exigerait trois mois, et M. de Cessart propose d'acheter trois vieux bâtiments qu'on coulerait le long de ce quai, et qui serviraient de ponts pour les brouettes, étant soutenus et entourés par des époutilles. J'en ai parlé à M. Deshayes, qui m'a répondu qu'il ne connaît aucun vieux bâtiment à acheter, propre à cet usage ; ces Messieurs en conféreront ensemble.

2° Les brouettes sont d'un mauvais modèle, les roues sont trop en avant, ce qui fait que l'homme porte le poids de la charge de la brouette. Cela pourrait se rectifier dans la construction des brouettes à l'avenir.

3° Il faut généraliser pour le tour entier du bassin l'usage des

banneaux pour apporter la pierre le long du bord, alors les chargeurs auront moins de peine et le chargement ira plus vite.

Nota. — On usait de cette méthode l'année dernière, et on s'en trouvait bien.

4° Il est possible au moyen des coulisses de charger deux rangs de chasse-marées à la fois à la brouette, quand les chargeurs n'auront plus à aller chercher la pierre aussi loin, et qu'ils la prendront à bord de quai. C'est une épreuve à faire.

5° M. Hubert m'avait allégué que la lenteur du chargement empêchait l'activité de l'extraction, parce qu'il n'y avait pas de place à quai pour faire de nouveaux entoisés. J'ai reconnu avec lui, le 14, que toute la longueur du quai de l'est était débarrassée, et qu'il ne restait que les entoisés du quai du sud ou du fond du bassin, et une moitié à peu près de celui de l'ouest, qu'ainsi il y avait de la place à entoiser, et qu'il n'y avait point de retard par cette cause au service des voitures. Mais pour approfondir encore mieux l'objet de sa plainte, dont je doutais, j'ai été visiter l'extraction du Roule ; je n'y ai trouvé aucune carrière ouverte. J'ai trouvé dans les bruyères au-dessous de cette montagne, de petits ateliers assez multipliés, chacun de deux ou trois hommes au plus, qui cassent les pierres isolées qui couvrent ce terrain, ce qui peut fournir encore un mois le charroi d'une trentaine de banneaux et d'une centaine de chevaux de bât. Tous ces petits tas particuliers, épars çà et là, ne forment pas certainement une extraction de plus de trente à quarante toises par jour, et il n'y en a pas mille deux cents toises amassées en ce moment. Quand ils seront épuisés, n'y ayant pas de carrière ouverte, ce service cessera. Comme cela ne me regarde pas, je ne pousserai pas plus loin mes observations ; j'ajouterai seulement que ce serait un phénomène ou plutôt un monstre dans la nature, qu'une montagne dont l'extérieur serait formé de pierre et l'intérieur de terre, comme on prétend qu'est celle du Roule. La nature ne pétrit pas les montagnes comme des pâtés.

Le résultat de tout ceci, est que vous avez à présent trente-trois chasse-marées, dont au plus vingt à vingt-trois vont tous les jours porter de la pierre dans les cônes. Que le terme moyen du chargement du bassin est de quatorze chasse-marées, nombre

bien inférieur à celui de l'année passée; qu'il n'y a dans tout ce service ni intelligence, ni ordre, et que cela demande une nouvelle forme et un nouvel ordre de choses; que rien n'est plus pressé, sans quoi la toise de pierre coûtera par cette stagnation plus de 60 livres, que cependant les cônes restent en danger, et qu'il n'y aura pas de pierres pour former une digue.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DUMOURIEZ.

Le 16, au soir.

Depuis ma lettre écrite, nous avons treize banneaux au fond du bassin; en outre, je vais essayer avec M. Obet d'y faire accoster deux chasse-marées des deux côtés de la rampe; j'essaierai aussi d'en charger deux à la fois, et je vais placer en ce cas deux ateliers de plus. Il est impossible d'accoster des chasse-marées au fond du port. M. de Carbonnier me prie de vous représenter que, pour pouvoir fournir les cent hommes de supplément que M. de Cessart demande aux Becquets, il serait nécessaire de faire rentrer à la fin du mois le détachement de Granville, si vous pouviez le remplacer par le régiment de l'Ile-de-France, en cas qu'il ne travaille pas à Caen.

A Harcourt, le 11 juin 1786 (1).

Le duc d'Harcourt à M. de Villedeuil (2).

Je reçois, Monsieur, votre lettre du 10 relativement au voyage du Roi. J'aurais bien désiré vous en faire confidence plus tôt, mais le profond secret m'était recommandé par Sa Majesté. Je vais répondre à votre confiance de toute la mienne, ainsi que je le ferai en toute occasion.

Vous vous trouverez sûrement au Havre ou à Honfleur, où le

(1) Archives de la Seine-Inférieure; pièce communiquée par M. le baron de Girardot.

(2) M. de Villedeuil, intendant de la généralité de Rouen.

Roi s'embarquera. Il dînera le 27 à Lisieux ou à Pont-l'Évêque; car, quoique chargé d'assurer sa subsistance pendant tout son voyage, je n'ai pas encore reçu l'approuvé de mes propositions sur les lieux où il dînera. Il couchera au Havre, à l'Hôtel-de-Ville. Il serait mieux en prenant la maison du commandant; mais je pense qu'il est préférable, pour le bien, qu'il fasse le même honneur à la ville que son grand-père et Henri IV. Je compte que mon frère aura sa maison au Havre et lui donnera à souper.

Vous pouvez partir dans la nuit pour le prendre à Rouen, où il dînera à l'archevêché, s'il suit mon instruction.

Comme M. le cardinal le reçoit à Gaillon, j'ai pensé qu'il était impossible qu'il n'eût pas aussi l'honneur de lui donner à dîner à Rouen; et ce ne sera que dans le cas que S. M. en ordonne autrement que je lui ferais faire à dîner à Rouen. Dans cette supposition, je vous le manderais, pour que vous me soyez en aide au besoin, en me prêtant votre cuisine, vaisselle, etc. Au départ de Gaillon, il sortira de la province, et j'ignore jusqu'où je l'accompagnerai.

Il mène avec lui M. le prince de Poix, capitaine de ses gardes, M. le duc de Villequier, premier gentilhomme de la chambre, et M. le duc de Coigny, premier écuyer. M. le maréchal de Ségur et M. d'Aguesseau, major des gardes du corps, ainsi que M. le maréchal de Castries, vont devant lui. Je sais qu'il est accompagné de quatre officiers des gardes du corps et de huit gardes; qu'un maréchal des logis et douze gardes environ arriveront avant lui au Havre; mais j'ignore le reste de sa suite. J'imagine que vous vous procurerez ces détails plus tôt que vous ne les recevrez de moi. Ce sera cependant ce que je ferai dès qu'ils me seront parvenus, ainsi que tout ce que je jugerai pouvoir vous être utile.

Je suis prévenu comme vous qu'il ne veut point de harangues, ni de compliments. Cependant j'ai écrit à M. de Vergennes pour savoir s'il permettra que les corps lui soient présentés, parce qu'il m'a paru que cet objet méritait au moins une décision, pour qu'ils soient avertis. Je serai au reste fort aise que cette occasion me procure celle de vous assurer de l'attachement avec lequel, etc.

D'HARCOURT.

ÉTAT DE CE QUI COMPOSERA LA SUITE DU ROI:

Le Roi.
Le prince de Poix. } 1 valet et un laquais pour chacun.
Le duc de Villequier.
Le duc de Coigny.
4 Officiers des gardes. } 1 domestique par personne de service.
2 Écuyers cavalcadours.
2 Écuyers de main.
2 Pages.
1 Premier valet de chambre. } 1 domestique par chacun.
1 Premier chirurgien.
2 Garçons de la chambre.
1 Garçon de garde-robe.
1 Barbier.
3 Personnes de la cuisine.
4 Valets de pied.
1 Piqueur.
2 Palfreniers.
1 Charron.
1 Bourrelier.

M. Meusnier à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Permettez-moi de me joindre à ceux qui ont le droit de prendre le plus vif intérêt à votre gloire, dans un moment où l'hommage du public envers vous vient d'être confirmé par le choix du Roi et le témoignage de sa confiance la plus entière. Il ne m'appartient point, Monsieur le Duc, ni d'apprécier l'étendue des sacrifices que cette distinction exige de vous, ni d'examiner comment elle peut les rendre supportables par la plus noble des jouissances; vous avez depuis longtemps mis ces motifs dans la balance, et je ne puis qu'applaudir avec res-

pect au parti que vous avez pris; mais je me livre du moins au plaisir sans mélange de voir toute la nation reconnaître de concert ce que tous ceux qui vous environnent voient depuis longtemps; il est bien doux pour eux tous de voir leurs sentiments répandus depuis le Roi jusqu'aux moindres citoyens.

Je vais profiter, Monsieur le Duc, de cette occasion pour vous rendre compte des objets dont j'étais occupé lors de votre départ de Cherbourg. Les expériences sur le frottement et le recul des affûts sont presque terminées; elles ont été beaucoup plus longues que je ne l'avais imaginé, mais j'ai trouvé heureusement une complaisance et une bonne volonté sans bornes dans les officiers d'artillerie qui étaient restés ici. M. de Bazet avait commencé avec moi ces expériences. Depuis son départ pour le Havre, M. de Saint-Ferréol et moi les continuons, il y prend le plus grand plaisir et nous croyons avec satisfaction qu'elles vont donner les résultats les plus concluants pour la construction d'un affût de nouveau modèle. Le désir de terminer entièrement cet objet me fera rester ici encore une partie du mois prochain; les ouvriers d'artillerie sont très-empressés d'exécuter ce que je leur ai indiqué à ce sujet, et ne croient pas avoir besoin de plus de quinze jours pour cela. J'aurai l'honneur de vous envoyer un plan de ce nouvel affût en même temps que les autres objets que vous m'avez ordonnés, et j'espère que vous approuverez cette espèce de machine pour les casemates.

L'affût corrigé de l'île d'Aix va être incessamment monté dans la casemate du fort d'Artois, où vous avez vu le revêtement entaillé de deux pieds au-dessous de l'embrasure; cette méthode épargne les branches de fer, et l'affût corrigé ressemblera, par ce moyen, à celui du nouveau modèle où tout est en bois.

M. de Caux et M. de Brige ne sont pas encore convenus de la manière d'établir les fourneaux à boulets rouges; ils m'ont proposé deux idées différentes de celle que j'ai eu l'honneur de vous présenter, et j'ai fait, en conséquence, deux nouveaux projets afin qu'on puisse choisir: il s'agit d'éviter de couvrir entièrement le fossé et toutes choses égales; d'ailleurs, je crois possible de donner à M. de Caux cette petite satisfaction.

Ce prolongement dans mon séjour ici me fait renoncer au voyage de Bretagne; je me bornerai, en conséquence, à un passage très-court en Touraine, et j'aurai l'honneur de vous faire ma cour à Harcourt, si vous y restez encore quelque temps; j'aurai en même temps celui de vous remettre les mémoires concernant toutes nos opérations de cette campagne.

Je suis, etc.

MEUSNIER (1).

A Cherbourg, le 14 octobre 1786.

M. Meusnier à M. le duc d'Harcourt.

Monsieur le Duc,

Quoique depuis votre départ de Cherbourg il n'ait soufflé que des vents du sud qui, comme vous savez, sont incapables d'apporter aucun changement notable aux digues, j'ai cru que vous

(1) Jean-Baptiste-Marie Meusnier, né à Paris en 1754, s'est illustré par ses découvertes dans les différentes parties des sciences. Il consacra dix ans de sa vie à des études aéronautiques. Appelé à Cherbourg, il concourut à tous les travaux les plus importants. Il fit construire des fours pour rougir les brûlots, et des affûts très-faciles à manier. Il ne se distingua pas moins comme militaire. Lieutenant-colonel au moment où éclata la Révolution, il fut en 1793 envoyé comme général à l'armée du Rhin, et fut tué le 13 juin par un boulet, au siége de Mayence. En apprenant sa mort, les Prussiens, pénétrés d'admiration et de respect pour lui, cessèrent le feu pour donner aux Français le temps d'élever la tombe du général dans un des bastions de la ville. Monge a recueilli les plans et les papiers que cet ingénieur avait laissés à Cherbourg, et les a déposés à Paris au ministère de la guerre. Ils doivent se trouver aujourd'hui à Metz. Il avait préparé entre autres projets, les plans d'un magnifique aérostat ellipsoïdal de quatre-vingt-sept mètres de grand axe et de quarante-trois mètres de petit axe, destiné à porter trente hommes avec soixante jours de vivres. Les nouveaux essais tentés récemment donnent quelque intérêt à des études aussi sérieuses que l'étaient celles de l'ingénieur Meusnier.

ne seriez pas fâché d'avoir le résultat de la visite que nous en avons faite à la dernière vive eau : nous y avons été le 7, M. Dumouriez, M. de Chavagnac et moi, deux jours après la pleine lune. M. Gauvin en avait pris les sondes le 5, nous en avons vérifié les points principaux que nous avons trouvés exacts : le sommet de la digue est absolument à la même hauteur que lors des sondes prises pendant votre séjour ici et la forme du profil est semblable, autant que le permet la précision à laquelle on peut atteindre dans ce genre d'opération, où l'on ne peut guère répondre d'un pied. Je joins à cette lettre les deux profils pour que vous soyez à portée de les comparer. Le seul effet que les vents de terre aient pu produire, et que la plus grande attention peut seule faire apercevoir, est d'avoir facilité dans la partie A l'éboulement de quelques pierres que les derniers coups de vent y avaient accumulées, suivant un talus fort raide : il faut encore s'attendre à quelques légers changements de cette espèce ; mais je vois les digues s'approcher de plus en plus de la forme que la mer elle-même demande, et quand une fois le bourrelet supérieur aura acquis le même talus que la partie d'environ cinquante pieds de large qui est en dehors de la toise de basse mer, ce qui peut baisser le sommet de trois à quatre pieds tout au plus, et ce qui exige de violents coups de vent du large, j'ai la conviction la plus forte que le banc artificiel que l'on a formé entre les cônes sera permanent comme ceux qui sont l'ouvrage de la nature. Nous continuerons d'observer à chaque vive eau la sonde à la main et de vous rendre compte, Monsieur le Duc, de ce qui arrivera sur cet important sujet d'expérience.

J'ai passé tout le temps, depuis votre départ, à régler la forme et les dimensions de toutes les parties de l'affût qui doit servir pour le fort Royal. M. de Saint-Ferréol et M. Caillet ont suivi constamment avec moi ce travail très-détaillé ; tout est arrêté et la construction commence. J'espère pouvoir dans trois semaines, au plus tard, vous rendre compte des épreuves de cet affût et si l'expérience ne nous fait pas faire de changement considérable, je serai probablement libre dans les premiers jours de janvier. Je m'empresserai d'en profiter pour vous faire ma cour à Paris. Mais, en attendant cette époque, il serait bien important que

MM. de Saint-Ferréol et Caillet reçussent les ordres du projet, desquels vous avez bien voulu vous charger à votre départ.

Je suis, etc.

MEUSNIER.

Cherbourg, ce 9 décembre 1786.

On a commencé aujourd'hui à tracer le hangar que vous avez ordonné et l'on promet qu'il sera achevé pour la fin de janvier.

A Cherbourg, le 21 mai 1787, à neuf heures du matin.

M. Perrot à M. Clérisse.

Je fus hier avec M. le marquis d'Harcourt visiter les anciens cônes et les digues. Je voulus m'assurer, par mes yeux, du fondement des dit-on critiques sur la tenue et durée de cet ouvrage. Je serais, en honneur, encore moins partisan des cônes que les années précédentes, si nos Messieurs n'étaient pas les protecteurs des caisses dont le tiers est défoncé ou crevé par le ventre. Il y en a même dont l'enveloppe ou charpente est fort déchirée, et les pierres formant ventre qui se détruira avec le temps. C'est du moins ce qui est à craindre. L'opinion du dernier comité est de couler les cônes à cent toises de distance de centre en centre, au lieu que les autres le sont à trente-six et quarante toises, et que le premier projet exigeait quatre-vingt-dix cônes, coulés base à base.

Le cône qui va partir, celui coulé à la tête de la passe, samedi, et les deux qui restent sur le chantier, sont plus forts en bois, les chevilles de fer plus grosses et les boulons mis doubles.

Malgré cela, nos frondeurs prétendent toujours que ce projet ne pourra avoir son entière exécution, et qu'on se lassera à la fin de jeter son argent à l'eau. Les marins conviennent cependant que ce qui est déjà fait procure plus de tranquillité dans la rade où les vaisseaux sont en sûreté. C'est donc une preuve

que cette branche de digue opère un effet très-sensible. Pour être d'accord avec les marins, on a donc espacé à cent toises de distance les cônes nouvellement coulés, pour s'assurer si la digue, entre les deux, se formera aussi aisément et rapidement que les anciennes moins étendues. On reproche à ces digues leur peu de tenue, parce que, en effet, le roulement de la mer par-dessus entraîne quelques pierres et à la continue entraînerait indubitablement la digue. Mais voici une expérience sensible qui prouve que si l'action de la mer nuit à nos côtes, elle ne peut détruire la partie à quatre ou cinq pieds sous l'eau, mettons en six et même sept. Le moindre vaisseau de guerre armé tire huit, dix, douze et quinze pieds d'eau, il courra donc le danger, en s'enfonçant dans les digues, de se déchirer ou s'échouer sur icelles: il s'abîmera n'importe comment. Vous ne disconviendrez pas que le fond de la mer soit moins agité que la surface. Il est prouvé que ce n'est que le vent qui agite les flots et qu'il ne peut pénétrer dans une profondeur d'eau de dix ou douze pieds, qu'il agite donc avec la plus grande fureur des flots jusqu'à la profondeur d'eau de huit pieds. La base de la digue jusqu'à cette hauteur est donc tranquille comme le fond d'un bassin dont le zéphir

Fait rider la surface de l'eau ;

donc il ne peut y avoir une entière destruction ; donc les cônes, même pour lesquels je suis peu, étant tronqués, ne peuvent souffrir que jusqu'à cette profondeur. Le désavantage du cône sur la digue, c'est que la mer, retroussant et ramenant continuellement les pierres contre les parois de la caisse, la brise par ce frottement perpétuel ; mais on espère cependant toujours que les pierres bien agencées ensemble, par le temps, se lieront, etc., etc, et Dieu le veuille !

Les digues plus espacées demanderont moins de cônes pour fermer la rade, et il y aura une moindre consommation de bois précieux et que j'aimerais voir en vaisseaux: cela ménagerait ou emploierait plus utilement l'argent du royaume.

Je suis, etc.

PERROT.

A sept heures du soir.

J'ai bien fait de retarder l'envoi de ma lettre : le cône est, comme le précédent, parfaitement coulé et l'opération a été prompte et heureuse, la mer était douce comme du lait. Je doute que nous puissions nous flatter d'avoir jamais aussi beau temps ; en voilà deux dans la même marée ; actuellement ce sera pour le mois de juin deux autres, et deux autres en juillet.

A Cherbourg, le 7 août 1787.

M. PERROT à M. CLÉRISSE.

Il est question d'une expérience du tir du boulet rouge au fort de l'Ile Royale et j'y vais. Monsieur le Duc (1) allant dîner à la campagne m'a donné mes signatures de bonne heure et mes expéditions sont faites; mon adjudant, d'ailleurs, doit rester. J'ai commandé le canot, le patron m'avertit et je pars et j'embarque à la cale...

(1) M. Perrot parle ici du marquis, devenu duc de Beuvron le 23 janvier 1784, frère du duc d'Harcourt et commandant en second du gouvernement de Normandie. Le duc d'Harcourt venait d'être nommé par Louis XVI gouverneur du Dauphin, Louis-Joseph-Xavier-François, né à Versailles, le 22 octobre 1781, et mort à Meudon, le 4 juin 1789. Le poëte Delille faisait allusion à cette nomination dans son poëme des *Jardins*, lorsqu'il ajoutait aux vers cités plus haut sur la *colline* d'Harcourt, le passage suivant :

Je ne sais quel instinct me dit que quelque jour
Entraîné malgré toi de tes champs à la Cour,
Tes mains cultiveront une plante plus chère.
Puisse être cet enfant l'image de son père !
Et que jamais n'arrive à cette tendre fleur
Le souffle de la haine et le vent du malheur !

Le vent du malheur a soufflé d'une manière, hélas! bien cruelle, non sur le jeune prince qui inspire au poëte ces tristes pressentiments, mais sur le second fils de Louis XVI, Louis-Charles duc de Normandie, dont le duc d'Harcourt devait être aussi le gouverneur.

J'arrive dudit fort tout ébahi des progrès des travaux : la force de cette forteresse est imposante ; il est incompréhensible l'immensité de pierres et le nombre d'hommes qui les remuent. Cette île qui est fond de roches est à peu près grande comme votre parterre, château et basse-cour, et il y a dessus un fort avec double et triple batterie qui logera plus de cent cinquante canons de trente-six et quarante-huit et de mortiers, avec une garnison de deux mille hommes et six mois de vivres, étant aussi à portée de terre, en la supposant bloquée par une flotte, de petits bâtiments de côte s'y glisseront toujours avec des vivres. D'assaut, elle ne peut être attaquée qu'à marée basse, et comme il y en a deux par jour, les échelles et autres pour escalade ne peuvent rester toute la journée. D'ailleurs, les murs sont d'une épaisseur et d'une pierre trop dure pour être détruits par le boulet ; il faudrait pour cela que les vaisseaux canonnant se missent à portée des batteries, et l'on pointe plus facilement à terre que dans un vaisseau qui remue suivant la vague, et les bombes et les boulets rouges n'arrangeront pas les vaisseaux construits en bois. C'est un rocher hérissé de canons, boulets, mortiers et bombes.

Nous avions fait sortir de notre port un petit bâtiment, dit le *Vanneau*, pour aller à la découverte de la flotte anglaise que l'on dit sortie de Plymouth pour aller au cap ; notre aviso est resté huit jours à la vue des côtes d'Angleterre, est rentré en ce port et le commandant est parti en poste pour Versailles. Cette expédition regarde la marine et rien ne transpire encore, ce ne sera qu'au retour du capitaine que nous apprendrons le vrai motif de cette expédition, pour aller à la découverte et s'il est vrai qu'il ait été poursuivi par des frégates anglaises.

Il vient de nous entrer dans notre rade le vaisseau le *Brillant*, de soixante-quatorze canons compris ses gaillards, venant de Lorient ; il vient stationner dans notre port pour les cas qui demanderaient de la marine ; c'est un commencement, cela nous fait deux vaisseaux de ligne au port de Cherbourg.

Je suis, etc.

PERROT.

ment de la digue en dedans de la rade, lorsqu'on ne fait attention qu'à la pierre visible de mer basse.

Cependant le travail de la mer devient toujours moins sensible à chaque coup de vent, comme cela doit être en effet, si les digues approchent de plus en plus de la forme qui doit leur procurer de la stabilité; mais cette gradation ne peut conséquemment s'observer que lentement, la digue d'épreuve achevée en 1786 est la seule sur laquelle on ait pu encore remarquer la diminution des effets de la mer. Les autres digues étant de nouvelle construction n'ont pu rien apprendre de particulier par le premier changement qu'elles ont essuyé en dernier lieu et auquel on devait s'attendre.

Cette description des effets des tempêtes sur les digues m'a été fournie, Monsieur le Duc, par une suite d'observations multipliées, de sondes et de nivellement, sur la digue d'épreuve que j'ai régulièrement visitée à chaque occasion intéressante; j'ai essayé plusieurs fois de réunir ces observations faites à des époques très-éloignées entre elles, afin d'en former un tableau comparatif qui ne pouvait manquer de vous intéresser; mais toujours détourné par des objets tenant à mes obligations personnelles, je n'ai pu encore exécuter ce travail. Pour prouver au reste la diminution de l'action de la mer sur les digues, je puis vous rendre compte que la digue d'épreuve mesurée aussitôt après les grands coups de vent de l'hiver dernier, m'a à peine montré, dans la crête de son bourrelet, un pied d'abaissement depuis le mois d'avril de l'année précédente, quoiqu'elle soit encore de deux pieds au-dessus des plus basses mers. Quant au talus perfectionné par la mer, il paraît qu'il reste immobile, puisque les sondes prises le long de la tangente au nord des deux cônes n° 4 et n° 5, qui terminent la digue d'épreuve, sont toujours de six et sept pieds au-dessous de la basse mer, comme elles furent trouvées à la fin de l'année 1786, après les premiers coups de vent que cette digue a éprouvés.

Ainsi, pour résumer sur la question des changements que la mer a occasionnés jusqu'ici aux digues, elle n'a paru d'abord les porter en dedans de la rade que par le déplacement d'un assez petit volume de pierre pris dans la partie haute; les variations ultérieures n'ont lieu que dans le bourrelet formé par les premiers

coups de vent, et elles diminuent de plus en plus, quoique ce bourrelet soit encore au-dessus des basses mers; enfin, il n'y a aucun changement sur le talus formé par la mer, au moins à six ou sept pieds au-dessous des basses eaux et dans toute l'étendue où ce talus est uniforme et continu.

Quant à la question s'il doit y avoir un terme à l'action de la mer sur les digues, l'affirmative paraît évidente; puisque la mer n'a pas altéré le talus arbitraire donné d'abord aux digues au-delà de douze pieds au-dessous des basses eaux, il est au moins certain pour tout le monde que les digues ne peuvent pas être abaissées au-dessous de ce point. La certitude à cet égard va plus loin encore, et puisque sur la digue d'épreuve des sondes de six à sept pieds se conservent sans altération après deux hivers, on ne peut douter que les digues subsistent au moins à cette élévation. Mais mon opinion particulière est que leur sommet peut se fixer beaucoup plus haut. Le talus que la mer se forme elle-même à partir de douze pieds au-dessous des basses eaux, et qu'elle a ensuite incontestablement respecté jusqu'à sept pieds au plus au-dessous du même point fixe, peut préserver la pierre placée en arrière, quoiqu'elle soit plus élevée, lorsqu'elle sera dressée suivant l'alignement de ce talus; la lame, en le parcourant et dépensant contre lui une partie de sa force, s'affaiblit en outre en diminuant de hauteur, comme on voit la levée des vagues diminuer en approchant des côtes, lorsque le fond se relève insensiblement. Ainsi, les lames qui frappent la crête intérieure de la digue étant moins hautes que quand elles avaient atteint le devant de cette même digue, ne sont plus aussi violentes et doivent permettre à cette crête de subsister plus haut que tout ce qui est en avant d'elle; d'où il suit qu'à partir de douze pieds environ au-dessous des basses eaux, il doit s'établir un talus capable de détruire les efforts de la lame qui le parcourt, à mesure qu'elle reprend de la force par le voisinage de la surface dont elle s'approche en montant ce talus, de sorte que dans toute l'étendue de cette pente la stabilité des pierres soit en équilibre avec le choc de l'eau.

Si l'on connaissait la pente et la forme de ce talus qui, pour parler plus rigoureusement, doit devenir de plus en plus doux à mesure qu'il s'élève, et présenter une ligne un peu courbe, tout-

à-fait de niveau dans son sommet, pour se rejoindre de la même manière au talus intérieur sans former d'angle ni d'arête, on en conclurait facilement la hauteur que la crête des digues doit conserver. L'expérience seule peut donner cette connaissance pour l'espèce particulière de matériaux dont il s'agit ici, mais à en juger par la pente que conservent certaines côtes de galet qui, au niveau de la basse mer, est d'environ un pied de hauteur sur onze à douze de longueur, on peut croire que les digues de Cherbourg, formées de matériaux moins roulants, pourront subsister avec une pente à raison d'un pied de hauteur sur dix de longueur dans la majeure partie de leur surface supérieure; alors le pied de cette pente douce prenant à douze pieds au-dessous des basses eaux, il faut environ cent vingt pieds pour qu'elle regagne en s'élevant le niveau des basses mers, et comme à douze pieds sous l'eau les digues ont au moins cent quarante pieds d'épaisseur, leur largeur est assez grande pour que la pente au dixième qui vient d'être supposée remonte jusqu'au niveau des basses eaux. Telles sont, Monsieur le Duc, les raisons qui me portèrent, dès l'époque de votre dernier voyage à Cherbourg, à croire que le sommet des digues devait se maintenir à peu près au terme de la basse mer, et heureusement l'expérience n'a point contredit jusqu'ici cette opinion, qui se trouve encore appuyée par la conformité du talus donné par la mer avec l'inclinaison que je lui supposais pour lors.

L'existence de ce talus supérieur une fois démontrée, il s'ensuit que la hauteur à laquelle on peut espérer de conserver les digues dépend entièrement de leur épaisseur, puisque ce talus, qui prend à douze pieds sous l'eau et qui a une pente déterminée, ne peut venir à la surface qu'après une longueur qui vient d'être trouvée de cent vingt pieds au moins; je crains par cette raison que l'on n'ait cavé un peu bas la quantité des pierres à verser pour la suite des travaux. Il est aisé de voir que dans les parties où il y a quarante pieds d'eau de mer basse, le massif des digues doit former au moins cent soixante-dix ou cent quatre-vingts toises cubes par toise courante.

La considération suivante pourrait seule infirmer la stabilité absolue des digues construites avec les matériaux actuels, même après qu'elles auront pris la forme et le talus propres à empêcher

les pierres qui les composent de rouler les unes sur les autres; peut-être des pierres aussi peu volumineuses sont-elles susceptibles dans une grande tourmente d'être enlevées entièrement et tout-à-fait séparées pour un moment de leurs voisines, lorsqu'elles se trouvent submergées sous une suffisante épaisseur d'eau violemment agitée. Suspendues alors dans un fluide animé d'un mouvement très-rapide, elles y obéiraient nécessairement en retombant un peu en arrière du point d'où elles auraient été arrachées, et voyageant ainsi comme pas à pas, elles essuieraient des dérangements, très-lents à la vérité et presque insensibles à chaque tempête, mais dont les effets s'accumulant abaisseraient enfin les digues jusqu'à la profondeur où l'agitation de l'eau ne serait plus assez forte pour faire ainsi flotter momentanément les matériaux de cette construction. Il est clair que l'effet dont il s'agit est tout-à-fait indépendant de la forme et du talus des digues, lors même que sur une étendue immense en largeur elles seraient tout-à-fait de niveau ; la couche d'eau supérieure à cette surface étant supposée capable de soulever les pierres par son mouvement, les porterait toujours vers l'intérieur de la rade. Cette espèce d'agitation des pierres exigeant certainement de la part de l'eau une action beaucoup plus violente que celle qui peut seulement les faire rouler les unes sur les autres, le terme auquel les digues pourraient s'abaisser par cette cause est nécessairement au-dessus du point de douze pieds sous l'eau, où les lames ont cessé d'attaquer la forme primitive des digues et où par conséquent les pierres ne sauraient même être roulées. Mais comme le point dont il s'agit est d'ailleurs tout-à-fait inconnu et qu'il pourrait ne pas répondre aux vues qui demandent que la rade soit fermée, il devient très-important de déterminer si les pierres que l'on tire ordinairement des carrières sont susceptibles de l'espèce de mouvement dont il s'agit, à la hauteur de la basse mer.

Une expérience assez simple et peu coûteuse pourrait éclaircir cet objet, il suffirait d'établir au bas d'une plage plate, telle que la grève de l'anse Sainte-Anne, et à la baisse de basse mer, un massif de pierres semblables à celles des digues, ayant quelques toises en carré, deux à trois pieds d'élévation, et contenu sur les côtés par un cordon de gros libages, afin de juger plus facile-

ment si la mer emporterait les pierres de ce massif, dont le dessus devrait être de niveau. Si, après les gros temps de l'hiver prochain, on ne trouvait aucune de ces pierres chassées hors du cordon de libages, ce serait un signe certain que le sommet des digues, défendu en avant par un talus suffisamment lâche. n'éprouverait par la suite aucune variation.

Parmi les pierres versées sur les digues, il y en a de si petites que l'on ne pourrait probablement se flatter d'un succès complet de cette expérience; mais tout ce que j'ai vu des effets de la mer me laisse croire qu'une grande partie des pierres que l'on emploie ne peuvent être soulevées en entier par les lames, et la fondation du musoir de la digue de l'Est du port marchand de Cherbourg, dont le moellon se conserve depuis un grand nombre d'années, présenterait toute faite, et avec succès, l'expérience dont il s'agit, si ces pierres n'avaient pas été originairement maçonnées.

Il résulte de ce qui précède, que dans le cas le plus défavorable aux digues, c'est-à-dire dans la supposition où les pierres qui les composent seraient susceptibles de flotter momentanément entre deux eaux lors des grandes tourmentes, elles finiraient cependant par affecter une forme constante, composée: 1° d'un talus à peu près arbitraire depuis le fond jusqu'à environ douze pieds sous l'eau, où l'on a vu que les pierres commencent à pouvoir être roulées les unes sur les autres; 2° d'un talus très-lâche et s'adoucissant de plus en plus pour finir de niveau, commençant au point qui vient d'être indiqué et s'élevant jusqu'à celui où les pierres commencent à pouvoir être entièrement soulevées; 3° d'une ligne de niveau menée à la hauteur au-dessus de laquelle les pierres flotteraient, et que rien ne pourrait maintenir au-dessus de ce point quelle que fût la quantité de pierres dont les digues seraient composées; 4° enfin, du talus intérieur dont on connaît suffisamment les lois et qui est à peu près sous l'angle de 45 degrés. Mais la question est toujours de savoir si la ligne horizontale terminant le dessus des digues s'établirait ou non à la hauteur de la basse mer, c'est-à-dire si à cette hauteur les pierres ordinaires peuvent être entièrement soulevées, et c'est ce que je ne crois pas, au moins pour l'espèce, la plus grosse des pierres que l'on verse ordinairement, mais j'avoue que cet avis n'est fondé que sur des probabilités.

Je pourrais cependant citer en faveur de cette opinion l'exemple de la digue construite au chantier des cônes ; revêtue d'abord d'une enveloppe de pierre de champ que la mer a détruite, et qui n'étant plus qu'un amas de pierres comme les digues de la rade, subsiste cependant sans variation depuis son premier dérangement, non pas au niveau des basses mers, mais à huit ou dix pieds plus haut, sans que les pierres du sommet aient marché, même dans les grands coups de vent de l'hiver dernier qui soufflaient du Nord-Est auquel cette digue est la plus exposée ; mais sa position au fond de la baie de Cherbourg et un peu à l'abri de la pointe du Galet m'empêche de regarder cet exemple comme tout-à-fait concluant.

Au reste, Monsieur le Duc, le doute à cet égard, déjà combattu par de fortes raisons, ne portant que sur la stabilité de la partie supérieure des digues, formées comme elles le sont de petits matériaux, ne laisse à mes yeux aucune incertitude sur le succès des grosses pierres employées à terminer le haut des mêmes digues. J'ai eu l'honneur autrefois de vous présenter mes idées à ce sujet, et je m'en suis encore occupé depuis. D'autres objets plus directement liés à ce que vous attendez de moi m'ont détourné de mettre sous vos yeux ce travail très-avancé, mais je suis convaincu que l'emploi des gros matériaux lèverait tout d'un coup toutes les incertitudes. Les observations que l'on cite en opposition sur des masses énormes roulées par la mer ne sont nullement applicables au cas présent ; on a parlé de blocs isolés, roulés sur la surface de certaines constructions élevées, dont le parement opposé à la mer ne servait qu'à accroître la fureur avec laquelle elle balayait le sommet ; on raconte encore que des pierres très-considérables, arrangées au bas d'une digue, ont été dispersées. Mais il faut faire attention que cet effet a été produit par des masses d'eau énormes qui, après avoir jailli contre la digue dont il s'agit, retombaient au pied par une chute d'une hauteur très-grande. Enfin, nous avons vu une rampe construite en libages le long du parement au Sud de la communication du fort d'Artois, culbutée par les lames qui, après avoir frappé le Nord de cette même communication, la franchissaient pour se précipiter d'en haut sur la rampe dont il s'agit. Dans tous les cas semblables, où des obstacles élevés réunissent sur un point les

efforts faits par la mer contre une surface étendue, l'on sait que la pierre de taille serrée étroitement et cramponnée dans tous ses points par des ligatures de fer, peut à peine résister. Mais il s'agit ici d'employer les gros blocs disposés suivant un talus à l'aide duquel chacune de ces pierres défendant celles qui sont derrière n'ait à essuyer que l'effort fait par la mer contre une petite partie de sa surface; il s'agit, en un mot, de placer de grosses pierres là où de très-petites ont un mouvement que des observations délicates peuvent seules faire apercevoir, et qui présente de jour en jour des diminutions telles que c'est une question difficile de déterminer si ce mouvement ne doit pas bientôt cesser tout-à-fait au point au-dessus duquel on n'a nul intérêt de tenir les digues.

Dès que ces matériaux seront assez volumineux pour ne pouvoir être tout-à-fait enlevés par la lame, la pente qu'on leur aura donnée remplira entièrement son objet; il pourra même arriver sans inconvénient que la mer rectifie cette pente au cas où elle n'aurait pas d'abord été suffisante, et il n'est pas douteux que des pierres de vingt et trente pieds cubes s'il le faut, comme les carrières de ce pays en fournissent abondamment, et comme on en transporte en quantité par les moyens les plus simples pour les travaux de la fortification, n'aient pour cet emploi toute la pesanteur nécessaire.

Quoique la disposition de ces pierres n'exige aucune suggestion, ni aucun moyen d'art, elle n'est cependant pas indifférente, et pour que le pied de ce couronnement ne risque pas d'être affouillé, pour que la partie qu'il opposera à la mer du large prenne naturellement la pente convenable, pour que les dérangements que cette construction pourra essuyer par les coups de vent qui suivront son achèvement n'aient d'autres suites que d'exiger quelques réparations locales qu'on pourrait plutôt regarder comme un complément de l'ouvrage encore imparfait, et pouvant attendre la saison favorable; enfin, pour accorder ces différents objets avec l'économie, en n'employant de ces masses plus coûteuses que ce que la nécessité paraîtrait exiger, sans sacrifier cependant la possibilité d'en augmenter le nombre après coup, et sans danger pour la petite quantité qui en aurait été primitivement placée. Il y aurait dans ce travail une marche à

suivre, des approvisionnements à former d'avance, des moyens à réunir, et une intelligence à mettre en œuvre, que l'on ne pourrait exposer sans de longs détails. Aussi, après les idées que je m'étais faites à ce sujet, ai-je vu avec quelque peine un essai fait l'année dernière, que les moyens pris à l'avance n'auraient pas permis d'achever, lors même que la fin de la saison ne s'y serait pas opposée, et qui s'est réduit à présenter à la mer pendant l'hiver dernier quelques blocs isolés, élevés sur le sommet d'une masse de menues pierres nouvellement versées, et qui ont dû nécessairement être entraînées dans le premier mouvement de cette menue pierre que l'exemple de la digue d'épreuve ne pouvait manquer de faire prévoir. Heureusement que tout le monde paraît d'accord aujourd'hui de ne rien inférer de cette expérience.

Il faut donc conclure que si, par les causes énoncées plus haut, le sommet des digues ne pouvait se fixer qu'à une distance de six à sept pieds au-dessous des basses eaux, on élèverait indubitablement leur point d'équilibre en les couronnant de la manière convenable par des pierres assez grosses pour n'être pas entièrement soulevées par la mer.

Des cônes placés en arrière des digues peuvent-ils contribuer à leur solidité ?

Cette question supposerait que la mer peut déplacer les digues en masse, et qu'un appui deviendrait nécessaire par derrière pour empêcher ce mouvement ; or, il est constant que le mouvement des digues ne se fait qu'en détail, et que leur base et la majeure partie de leur masse restent immobiles, lors même que leur surface éprouve le plus d'agitation. Un appui en arrière est donc d'autant plus inutile que, les cônes dont on le formerait laissant entre eux des vides, les parties de la digue répondant à ces intervalles seraient toujours exposées au mouvement qu'on aurait voulu prévenir.

Enfin, les cônes placés d'espace en espace dans le massif des digues augmentent-ils leur solidité ?

On a fait à ce sujet un raisonnnement assez ingénieux qu'il n'est pas hors de propos d'examiner ici. Les cônes, a-t-on dit, ressemblent aux pointes de roches qui forment les caps, les digues ressemblent aux anses ; les anses entre deux caps forment ordi-

nairement une courbure d'autant plus profonde que ces caps sont plus distants entre eux; les digues se courbent vers l'intérieur de la rade à la manière des anses, elles se courberaient donc d'autant plus que les cônes seraient plus espacés, l'on en infère non-seulement que les cônes servent à fixer les digues, mais encore qu'on doit les multiplier pour ménager l'intérieur de la rade que l'on semblerait craindre de voir rétrécir sensiblement par la courbure des digues. Pour réduire cette comparaison à sa juste valeur, il suffit de considérer une côte sans roches et sans caps, comme il en existe sur de très-grandes étendues, l'on voit alors que la côte prendra partout la forme et la pente que l'on observait au fond des anses, et qu'alors elle sera également stable, de sorte que les caps et les rochers dont ils sont composés sont bien la cause de la forme dentelée de certaines côtes, mais ne sont pas celle de leur immobilité. De même, les cônes placés dans les digues peuvent bien donner à l'ouvrage une forme sinueuse, mais ne contribuent en rien à la solidité des digues construites entre eux.

Il faut cependant observer que, dans un sol très-peu consistant, de grosses masses de rochers semés çà et là pourraient servir à fixer le tracé d'une côte; il se formerait entre elles des baies très-profondes qui s'avanceraient dans les terres jusqu'à ce que la lame pût prendre sa force avant d'en atteindre le fond; mais ce cas ne saurait être celui des digues dont les matériaux sont bien éloignés de ressembler au sol qui vient d'être pris pour exemple.

Pour écarter au reste entièrement ce que cette comparaison a d'étranger à la question présente, on observera que la courbure prise par la crête des digues ne dépend en rien de la distance entre les cônes. Les trois plus longues de celles qui découvrent aujourd'hui de mer basse, savoir : celle entre les cônes nº 1 et nº 2, et les deux qui remplissent l'espace entre les cônes 6, 7 et 8, loin d'avoir une courbure vers le dedans de la rade, en ont au contraire une vers le large, et le sommet de la ligne d'épreuve forme une longue ligne droite en arrière de la ligne des cônes qu'elle rejoint ensuite par deux retours très-courts.

On peut donc dire que la pierre placée à égales distances de deux cônes est dans le même cas que si ces cônes n'existaient pas.

Quant à la pierre qui avoisine les caisses par le Nord et par les deux côtés, elle est sans contredit plus tourmentée que partout ailleurs, par le poids des masses d'eau qui, après s'être élevées contre le talus de ces cônes, comme on le voit de la côte pendant les gros temps, retombe au pied avec une extrême violence. Aussi les digues sont-elles constamment affouillées à leur jonction avec les cônes, à l'exception des parties qui sont vers le Sud, et qui étant derrière eux tout-à-fait à couvert des lames du large, deviennent le réceptacle de tout ce que la mer a chassé des côtés.

Il résulte, ce me semble, de ces considérations que l'union des cônes aux digues ne saurait être d'aucun avantage, à moins qu'on ne supposât les cônes jointifs et en avant des digues, auquel cas ils suffiraient seuls, s'ils pouvaient subsister dans cette position.

Il resterait à traiter la question des cônes seuls, et base à base, à laquelle cette marche vient de conduire. Mais vous savez, Monsieur le Duc, tous les obstacles qui s'opposeraient à cette manière d'envisager la fermeture de la rade. Indépendamment des changements que les caisses coniques exigeraient dans leur construction pour devenir solides, des assemblages qu'il faudrait substituer à l'usage des boulons, en sacrifiant le procédé simple et ingénieux par lequel ces charpentes s'élèvent et s'échafaudent d'elles-mêmes, l'emploi dispendieux du cuivre qu'il faudrait faire partout où l'on a mis du fer, la grande difficulté de fixer les bordages que la mer arrache constamment en commençant ses dégâts; les emplacements sont si rares pour cette construction, et l'on placerait chaque campagne un si petit nombre de caisses que la quantité requise pour former le développement de la rade demanderait un temps probablement fort au-delà des vues du gouvernement.

Il me paraît, Monsieur le Duc, que l'on peut conclure de ces réflexions que jusqu'ici on a tenu une marche sûre en versant de la pierre pour la fermeture de la rade; qu'il y a un terme au-dessous duquel les digues ne s'abaisseront plus; que si ce terme devait se trouver au-dessous des basses marées, un emploi éclairé et économique des gros matériaux ferait toujours retrouver ce point; qu'enfin, la grande entreprise de la rade de Cher-

bourg est jusqu'ici parfaitement entamée, et que si quelques travaux pouvaient avoir été inutiles, aucun du moins n'a été contraire à l'objet de cette construction.

J'espère, Monsieur le Duc, que vous pardonnerez le long détail dans lequel je suis entré; je vous devais à tous égards l'hommage entier de mes pensées sur ce sujet important, et si je m'étais trompé, le vice des raisonnements aperçu aiderait à découvrir la fausseté des résultats.

La construction de l'affût exécuté l'année dernière n'était qu'une épreuve, pour laquelle j'ai laissé à la disposition des ouvriers tout ce qui ne constituait pas immédiatement l'espèce particulière de cette machine. L'adoption que vous avez bien voulu en faire pour les forts de Cherbourg m'a engagé à reprendre entièrement cet affût et à en déterminer sans exception tous les assemblages et les moindres détails pour le plus grand avantage du service et de la durée. Ce travail, long et minutieux, est sur le point d'être achevé ; mais aussitôt que les détails de l'affût ont été terminés, et pendant que je m'occupais du châssis, les ouvriers ont fait vingt affûts et préparé toutes les pièces de vingt autres. Depuis huit jours, les châssis sont commencés, et je fais en ce moment le dessin des dernières ferrures. Ce qui m'occupe le plus est l'établissement d'un procédé nouveau pour fixer et amalgamer le cuivre sur le fer des essieux, les frottements n'ayant lieu qu'entre du cuivre et du bois, afin d'éviter les obstacles que la rouille ne manquerait pas d'apporter aux mouvements. Dans le premier affût, le cuivre était simplement appliqué, les essieux des roulettes du châssis n'en étaient même pas revêtus, et je compte beaucoup sur ce surcroît de perfection pour augmenter encore et perpétuer la facilité avec laquelle cette machine se manœuvre. J'ai fait avec succès des essais en petit, pour cette union du fer au cuivre, et pour augmenter la consistance de ce métal ; il ne me reste plus qu'à rendre ces procédés facilement exécutables en grand et sur beaucoup de pièces à la fois, et cet objet exige un fourneau particulier et divers instruments dont la fabrication est fort avancée.

M. le comte de la Luzerne m'a fait l'honneur de me charger de faire construire aux frais du département de la marine un affût qu'il désire faire passer à Brest; M. le comte de Brienne

m'a fait aussi l'honneur de m'écrire à ce sujet. Aussitôt que mon travail sur le cuivre va être terminé, je m'empresserai d'exécuter les intentions de ces deux ministres, et d'envoyer à Brest un affût parfait; mais j'aurai à prévenir M. le comte de la Luzerne que les affûts qui se construisent maintenant étant destinés pour la batterie basse du fort Royal, bâtie avant les idées nouvellement établies à ce sujet, ne peuvent avoir les dimensions qui seraient les plus convenables pour des batteries encore en projet et pour lesquelles on peut consulter toutes les considérations qui paraîtront utiles ; que la seconde batterie des forts Royal et d'Artois dont j'ai déterminé le tracé et dont M. le comte de la Luzerne a demandé les plans, qui vont lui être envoyés, peut encore ne pas convenir à ses vues, en ce que le local a obligé à loger deux pièces à la fois dans chaque casemate, le rez-de-chaussée étant fondé depuis longtemps; que, par conséquent, il y aurait mieux à faire quand tout est à commencer, et qu'en attendant que j'aie mis en ordre ces idées, qui ne peuvent encore avoir leur application à Cherbourg, je correspondrais avec plaisir avec la personne qui doit diriger les travaux de Brest, si M. le comte de la Luzerne le désirait.

Je ne puis, Monsieur le Duc, que vous renouveler les expressions de ma reconnaissance pour ce que vous avez eu la bonté de me dire touchant mes affaires personnelles ; permettez-moi de saisir cette occasion pour vous représenter que les changements qui se font actuellement dans tout l'état militaire peuvent offrir un débouché favorable. Le secret des opérations du conseil de la guerre et les occupations auxquelles je me livre sans réserve, ne me permettent guère d'arrêter mes vues sur rien de déterminé ; mais si, comme on l'a débité, des officiers du génie doivent passer dans l'état-major de l'armée, et si le peu que j'ai fait peut me mériter à vos yeux un avancement particulier, l'époque des changements y serait sans doute plus propre, que quand les choses auront repris leur assiette. Soyez bien persuadé, Monsieur le Duc, que, de quelque manière que je serve, rien ne peut altérer mon empressement pour tout ce que vous jugerez utile, et que j'ai trouvé à cet égard autant de secours dans mon zèle, qui ne me quittera jamais, que d'obstacles dans ma position que je pourrais, à l'aide de vos bontés, changer contre une meil-

leure. M. de Fourcroy pourrait peut-être trouver de son côté quelque expédient dans les projets qu'il connait actuellement sur le tapis, et je serais bien reconnaissant que vous daignassiez, à ce sujet, lui témoigner quelque bienveillance pour moi.

Je suis, etc.

MEUSNIER.

MÉMOIRES ET RAPPORTS.

Mémoire sur le port marchand, par M. Lefebvre, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées de la généralité de Caen. — Supplément à ce Mémoire. — Notes sur le port de Cherbourg, par Dumouriez. — Réflexions concernant le projet de Cherbourg, par M. le duc d'Harcourt. — Idées sur la rade et la digue, par M. de La Bretonnière. — Parallèle entre Cherbourg et la Hougue, par le même. — Réflexions sur les travaux de la rade, en 1784, par M. de Cessart. — Mémoire historique sur la mise à l'eau de la deuxième caisse conique les 6 et 7 juillet 1784. — Mémoire sur les ouvriers tailleurs de pierre, en 1785. — État des travaux, en 1785, par M. de la Millière. — Trois rapports faits à Louis XVI, par le duc d'Harcourt, en juin 1786. — Questions posées par le duc de Beuvron au comité de surveillance, en 1788. — Polémique entre MM. de de Cessart et de La Bretonnière, en 1788. — Mémoire relatif à la vérification des sondes de la rade, en 1789, par M. de La Bretonnière. — Résumé des réunions du Comité de surveillance, de 1784 à 1790. — Bordereau de toutes les dépenses, depuis 1784 jusqu'au 31 décembre 1789.

MÉMOIRE SUR LE PORT DE CHERBOURG

PAR M. LEFEBVRE,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS-ET-CHAUSSÉES DE LA GÉNÉRALITÉ DE CAEN.

Le port de Cherbourg ne peut recevoir de vaisseaux de ligne, parce que sa grande écluse n'a que quarante pieds de largeur; que la mer, dans les plus grandes vives eaux des équinoxes, ne monte que de vingt et un pieds sur son radier supérieur, dans les vives eaux ordinaires, que de dix-sept à dix-huit et rarement de dix-neuf, hauteurs suffisantes seulement pour des frégates de vingt-quatre, trente et au plus quarante pièces de canon;

aussi le ministère a-t-il absolument renoncé au projet d'y faire (au moins dans l'emplacement actuel) un port pour la marine royale, à laquelle il ne peut servir que pour retirer au besoin les frégates de moyenne force, chargées de croiser dans la Manche pour en protéger le commerce.

En revanche, ce port est jusqu'à présent le meilleur et pour ainsi dire le seul que la France ait dans le Canal en état de réfugier en temps de guerre, ou après une tempête, tous les navires de commerce et surtout les corsaires, qui rarement supportent l'échouage. On a nommé Cherbourg l'Auberge de la Manche, les autres ports étant ou privés de bonnes rades, ou exposés aux bancs de galet, aux vases et aux sables qui en rendent souvent l'entrée incertaine, périlleuse et même impossible pour des navires d'une certaine force. C'est par cette raison que nos corsaires ont conduit de préférence à Cherbourg les deux tiers des prises qu'ils ont faites sur cette mer pendant la dernière guerre. Alors, cependant, le radier de la grande écluse était deux pieds neuf pouces plus élevé que n'est l'actuel et la mer dans l'immensité de terrain qu'elle couvrait encore au derrière de cette écluse, s'élevant et se retirant beaucoup moins vite que dans l'avant-port, ne laissait guère qu'un quart d'heure avant son plein et autant après pour l'entrée et la sortie des navires, parce qu'il n'y avait que ce court espace de temps pendant lequel il n'y eût pas de cataracte au passage de l'écluse.

Il est donc on ne peut plus intéressant que le Gouvernement s'occupe fortement, d'une part, des moyens de rendre le port de Cherbourg aussi spacieux et constamment aussi facile et aussi commode que son emplacement le peut permettre, tant pour l'abri et la circulation des navires que pour leur construction, leur radoub et leur carénage, et encore pour en resserrer les agrès et les marchandises; et que, de l'autre part, il le mette à couvert des insultes de l'ennemi.

On est loin de nier qu'il soit avantageux, convenable et même nécessaire de concilier, dans un port commerçant et maritime, les accès et la circulation sûrs, commodes et faciles avec la sûreté politique, mais on ne peut nier non plus que le dernier de ces avantages ne doive toujours être subordonné aux premiers, parce qu'il faut avoir avant de conserver ; que les objets

ne sont intéressants à défendre et garder qu'autant que leur possession est précieuse, et qu'il ne convient pas de se priver dans tous les temps des principaux avantages d'un port, par la crainte de voir l'ennemi l'insulter pendant la guerre.

D'après ces principes qui ne peuvent être valablement contestés, il n'est pas plus proposable de resserrer (sous le prétexte spécieux de fortification) les ouvrages projetés pour le port de Cherbourg, qu'il ne le serait d'étouffer ou de mutiler un homme pour l'armer d'une cuirasse.

Il n'est pas possible, en effet, de faire des retranchements, des suppressions, des diminutions sur les emplacements destinés aux différents établissements des armateurs et des négociants, aux bâtiments publics utiles au commerce, à la police du port et aux différentes manœuvres qui y sont relatives, sans retrancher considérablement aussi des avantages de ce port.

Jamais, sans doute, Sa Majesté n'a entendu, par l'article 26 de son ordonnance concernant le corps royal du génie, nuire aux établissements utiles, à ceux surtout desquels (comme des ports de commerce) l'État retire une forte partie de ses richesses ; et quand cette ordonnance exige que tous les projets des routes, des ports, des canaux et autres ouvrages publics concernant les provinces frontières soient communiqués au secrétaire d'État ayant le département de la guerre, elle ne peut avoir pour objet de donner la direction, l'inspection, le contrôle général de tous ces ouvrages aux officiers du corps royal du génie, parce que cette prépondérance détruirait l'accord général si nécessaire entre toutes les parties de l'administration et aurait indubitablement les suites les plus funestes ; mais seulement de les mettre à portée de faire leurs observations aux officiers des autres départements et de concerter avec eux les changements qui pourraient être faits à leurs projets, sans inconvénient pour l'objet principal et avec avantage pour sa défense et sa conservation. Enfin, l'ordonnance du corps royal du génie dans l'article cité n'a eu d'autre but que celui qu'a le ministère de la marine lors des défenses particulières qui sont faites aux vaisseaux marchands de quitter les ports, quand la marine royale n'a pu faire les dispositions convenables pour assurer ou au moins protéger leur navigation. On ne doit, on ne peut supposer d'autres intentions

à un roi juste, sage et qui s'est montré constamment occupé du bonheur de ses peuples depuis qu'il est assis sur le trône de ses pères. Il convient donc, pour concourir à ses vues bienfaisantes, que chacun, dans les parties de l'administration à laquelle il est attaché, mette à part tout préjugé, tout esprit de parti, recherche avec zèle le mieux possible, évite de contrarier sans nécessité ou au moins sans une utilité décidée les autres départements, et sache préférer l'intérêt de l'État à celui de son propre corps, au sien même.

Monsieur le directeur des fortifications de la Normandie, à qui les projets formés pour le port commerçant de Cherbourg par le sieur Lefebvre, ingénieur en chef des ponts et chaussées de la généralité de Caen, ont été communiqués depuis longtemps par cet ingénieur, observe qu'il y a sur ces projets des changements à faire, tant pour l'économie des fonds du roi que pour la sûreté de cette ville; il eût été convenable sans doute que ces observations eussent été remises par écrit à l'ingénieur des ponts et chaussées, il eût désiré savoir positivement quels ouvrages sont jugés par le corps du génie susceptibles d'être supprimés ou changés; il a bien examiné toutes les parties de son projet, il n'en voit aucune inutile, il va les indiquer successivement, en faire la comparaison avec les parties relatives de celui consigné dans l'architecture hydraulique de Bélidor (1) et formé par feu M. de Caux, dans le temps qu'il était directeur des fortifications de la Normandie, comme l'est maintenant son fils

Le sieur Lefebvre croit nécessaire de rappeler encore, avant cet examen, qu'il faut que, pour juger son projet, chaque corps se dépouille de toute prévention; celui des ingénieurs des ponts et chaussées rendra toujours volontiers hommage de ses premières connaissances au corps royal du génie; c'est à celui-ci que l'on est redevable des premières découvertes nationales, des

(1) Bernard Forest de Bélidor, né en Catalogne en 1693, mort à Paris en 1761. Son *Cours de Mathématiques à l'usage de l'artillerie et du génie* lui acquit une réputation européenne. Il servit en Bavière et en Bohême comme aide-de-camp de M. de Ségur, et fut ensuite attaché au duc Anne-Pierre d'Harcourt, en qualité de lieutenant-colonel. Il a composé un grand nombre d'ouvrages concernant l'architecture militaire, l'artillerie et le génie.

premiers travaux hydrauliques importants qui aient été faits dans le royaume, et c'est d'après l'étude de ces grands ouvrages et des plans qui en ont été rendus publics ou qui ont été particulièrement communiqués aux ingénieurs des ponts et chaussées, que ces ingénieurs se sont formés. Chacun d'eux a depuis désiré fortement se montrer le digne émule de ses maîtres, et plusieurs ont été en Hollande et en Italie puiser dans les mêmes sources où le corps royal des fortifications a lui-même pris ses premières instructions. Les officiers du corps royal du génie sont trop généreux, trop patriotes pour désapprouver dans ceux des ponts et chaussées cette ambition si louable qui ne peut que tourner à l'avantage de l'État et qui fait tant d'honneur à ceux que l'on prend pour modèles et que l'on s'efforce d'égaler.

Tel a été et tel sera toujours le but du sieur Lefebvre. Après avoir examiné les anciens projets de Cherbourg, consulté différents officiers de la marine royale, ainsi que les marins du pays, et profondément réfléchi sur les avantages et inconvénients qu'avaient eus les ouvrages exécutés et qui n'avaient pu même être prévus par les ingénieurs qui les avaient dirigés, parce que, dans un terrain neuf, on travaille plutôt (surtout en ce qui concerne les ouvrages maritimes) d'après des conjectures que d'après des faits, tandis que les premiers ouvrages exécutés étaient sur les suivants.

Il s'est permis de faire des changements aux projets anciens, même à ceux qu'avait formés le sieur Viallet, son prédécesseur, qu'il aimait et estimait, et dont le mérite lui était particulièrement connu, parce qu'il a jugé que rien n'était plus nuisible à l'accroissement des connaissances et au bien public, que de respecter les opinions et les projets des grands hommes, au point de négliger d'y faire les changements et les améliorations dont ils sont susceptibles et que souvent eux-mêmes y eussent fait lors de l'exécution, par une suite de nouvelles expériences et réflexions; on ne peut nier d'ailleurs que depuis la formation des premiers projets de Cherbourg, la masse des connaissances humaines n'ait été beaucoup augmentée; on a surtout beaucoup acquis en architecture hydraulique, quoique l'on ne puisse nier qu'il y ait encore beaucoup à y acquérir.

Faisons maintenant l'examen détaillé du projet du sieur Le-

febvre, et commençons par le bassin comme l'objet auquel tous les autres se rapportent.

Ce bassin, dont le fond n'est maintenant fermé que par une digue provisoire, aura cent vingt toises de longueur sur soixante-cinq de largeur, lorsqu'il sera perfectionné; avec ces dimensions, il pourra contenir quatre-vingts des plus forts vaisseaux marchands, ou environ cent de ceux qui se construisent ordinairement à Cherbourg.

Cette étendue est de beaucoup inférieure sans doute à ce qu'elle doit être pour un port que l'on ose assurer (et l'on ne peut trop le répéter), être maintenant le meilleur de la Manche, et peut-être le seul en état de procurer constamment au commerce, aux corsaires et à leurs prises un asile assuré, l'accès de tous les autres étant hérissé d'écueils de toute espèce et leurs rades (à l'exception de celle à l'embouchure de la rivière d'Orne et connue sous le nom de la Fosse-de-Colleville), étant toutes deux périlleuses et même nulles pour quelques-unes.

Si le bassin de Cherbourg est trop petit, il faut ou l'allonger, ou en construire un second au derrière, et communiquant au premier par le moyen d'une écluse d'une même ouverture que celle exécutée pour son entrée. C'est ce dernier parti qu'a préféré le sieur Lefebvre ; il a été approuvé par plusieurs officiers de la marine royale et notamment par MM. les chevaliers de Bavre et de La Bretonnière, et aussi par plusieurs officiers de terre reconnus pour hommes du premier mérite, et par l'assemblée générale des ponts et chaussées. C'est en effet le seul moyen de procurer un refuge aux vaisseaux fins, lorsqu'il sera question de curer le premier bassin, ce qui arrivera souvent, moins par suite des dépôts de la mer que par suite des fréquentes et fortes nuées de sable que forment les vents d'Est et Nord-Est. Le sieur Lefebvre a jugé convenable aussi d'éviter de faire passer la petite rivière de Divette dans les bassins et de tirer de celui actuellement existant les eaux nécessaires au jeu des écluses de chasse de l'avant-port, parce qu'indépendamment de ce que les eaux douces donnent souvent naissance à des vers pernicieux aux vaisseaux et déposent aussi plus que l'eau de mer, c'eût encore été ou gêner considérablement les navires, lors du jeu des écluses, en les contraignant de sortir

du bassin et même de se rendre à la rade pour tous ceux qui ne peuvent supporter l'échouage, ou s'ôter la liberté de faire jouer ces écluses aussi souvent que le bien du port l'exigera. On observe, cependant, qu'au moyen de l'arrière-bassin, dans lequel les navires ne pouvant pas supporter l'échouage se rangeront, on pourra, lorsqu'on le jugera convenable, faire manœuvrer les portes tournantes pratiquées dans les ventaux fermant la grande écluse, et que, sans cet arrière-bassin, il faudrait alors que ces bâtiments fins se rendissent à la rade; enfin, la forme rectangulaire a été préférée pour les deux bassins à celle à treize côtés inégaux consignée dans l'architecture hydraulique de Bélidor, parce que cette dernière est reconnue infiniment moins commode à l'arrangement des navires et qu'elle n'est plus, d'ailleurs, nécessitée, comme elle l'était dans l'ancien projet, par la disposition des différentes écluses de chasse qui, dans le nouveau, tirent directement leurs eaux des canaux pratiqués de manière à pouvoir à la fois procurer l'écoulement des eaux de la Divette à mer basse, former à peu de frais une enceinte autour des bassins et de la nouvelle ville et fournir par leurs fouilles à l'élévation des chaussées nécessaires pour accéder facilement et commodément la ville et le port.

La nouvelle ville est disposée pour procurer tous les bâtiments et emplacements nécessaires à la police de la ville et du port, aux chantiers pour les constructions qui se feront dans l'arrière-bassin et aux établissements des armateurs et négociants qu'un abri sûr et la protection du Gouvernement ne peuvent manquer d'y attirer bientôt, comme il est arrivé à Marseille, où il n'y a pas plus de rivière navigable qu'à Cherbourg.

L'avant-port est projeté beaucoup plus grand que ne l'était l'ancien, et l'on y a indiqué, du côté de Tourlaville, une cale d'échouage omise dans le premier projet et dont cependant la grande utilité (la nécessité absolue même) ne peut être contestée.

Il y a eu plusieurs fortes raisons pour agrandir l'avant-port, et l'avantage d'y réunir commodément un plus grand nombre de navires, fort important, sans doute, pour un refuge général, est cependant le moindre; plus cet avant-port sera

étendu et surtout en longueur, c'est-à-dire dans la direction du chenal, et plus il y aura de calme, moins aussi il y aura de longueur de chenal, et l'on a remarqué, dès avant la descente des Anglais en 1758, que cet avant-port étant si court, la mer qui, avant d'y arriver, avait pris du dur dans un chenal long et rétréci, jusqu'à la naissance des jetées, fatiguait beaucoup non-seulement les navires contenus dans l'avant-port, mais même ceux qui s'étaient crus bien à l'abri au derrière de la grande écluse, où il y avait beaucoup de houle. La direction du chenal, répondant absolument à cette grande écluse, contribuait également à cet effet, et il est arrivé qu'un navire, violemment poussé par le courant direct résultant de cette disposition, s'y est avarié, qu'il a fallu en couper les mâtures et qu'il a brisé le pont tournant qui, n'étant pas ouvert, a seul garanti de la rupture des portes. Il résultait aussi de cette disposition du chenal (et on l'éprouve encore aujourd'hui qu'il n'y a rien de changé et que les portes viennent d'être fermées) que ces portes sont fatiguées considérablement par le clapotage que le courant occasionne en avant, ce qui n'arriverait pas si le chenal n'y répondait pas aussi directement. On ne pourra parer aussi en partie à cet inconvénient d'ici à ce que le changement soit exécuté qu'en verrouillant les grandes portes et les portes tournantes. Ce fait seul est déterminant en faveur de la nouvelle direction du chenal projetée par les ingénieurs des ponts et chaussées. On le répète, les ingénieurs, les officiers de la marine royale et les autres marins qui ont décidé autrefois la direction du chenal, n'ayant rien de construit, ne pouvaient que conjecturer ; tandis que, depuis, vingt-cinq à trente années d'expérience et les accidents éprouvés ont éclairé sur les inconvénients de cette direction, que l'ingénieur en chef actuel, ni son prédécesseur (dont le zèle et les lumières méritaient la confiance du ministère), non plus que ceux chargés de l'inspection particulière et constante des ouvrages, ne peuvent être soupçonnés d'avoir changé légèrement.

Les accidents et les inconvénients reconnus dans le port de Cherbourg et dont il vient d'être parlé n'auront pas lieu par le nouveau projet, parce qu'indépendamment du changement de direction du chenal, de son raccourcissement et de l'allon-

gement de l'avant-port qui y rendront la mer plus calme, ainsi qu'au passage de l'écluse et dans le bassin, l'élargissement de ce même chenal et les claires-voies indiquées dans les jetées y contribueront aussi beaucoup en même temps qu'en mer basse. Ces mêmes claires-voies préviendront les ensablements qui se forment au derrière de toutes les jetées pleines, dont l'effet inévitable est d'éloigner de plus en plus les laisses de mer des ports et de finir par en encombrer l'entrée au point de les faire enfin absolument abandonner. Quiconque a bien observé les effets de la mer et de la combinaison de ses courants avec ceux des eaux douces qui y affluent, ne doutera pas de ce qu'on n'avance ici que d'après les expériences répétées et communiquées de plusieurs ingénieurs qui n'ont rien tant à cœur que de remplir les vues du ministère et de mériter la confiance qui leur est accordée. Le sieur Lefebvre a projeté aussi des écluses de chasse dans le chenal même; il les croit absolument nécessaires; elles ont pour objet d'enlever et même de prévenir les dépôts de sable et de galet qui souvent se forment à l'extrémité et en travers de ce chenal et qui nuisent à son entrée et pourraient finir par la fermer entièrement. On ne peut douter que ces dépôts, ces barres n'aient considérablement plus de dispositions à se former lorsque les écluses de l'avant-port joueront, parce que leurs eaux, en curant cet avant-port et partie du chenal, déposeront à son extrémité ce qu'elles auront fouillé dans leur cours, si de nouvelles écluses, pratiquées dans le chenal et se joignant à elles, ne poussent au large tout ce qu'elles auront charrié.

La première idée de ces écluses de chasse dans le chenal est de M. de Caux père lui-même; au moins sont-elles indiquées dans le projet ci-dessus cité et consigné dans l'ouvrage de Bélidor. Le sieur Lefebvre en fait volontiers l'hommage à Messieurs les officiers du corps royal du génie; il n'a fait que la développer en cherchant les moyens de mettre ces écluses et leurs embouchures à l'abri de la violence des flots. Il a projeté à cet effet des portes à bascules qui s'encastreront exactement et successivement, lorsqu'elles seront ouvertes ou fermées, dans les radiers en avant de ces écluses ou dans leurs murs de tête. Il s'occupe aussi, conjointement avec le sieur

Begnier, ingénieur chargé particulièrement de l'inspection des ouvrages du port de Cherbourg, des moyens de simplifier la construction de ces écluses de chasse, ou, pour mieux dire, ils recherchent des constructions plus simples, et les modèles qui en seront faits seront communiqués à l'Assemblée du corps des ponts et chaussées pour le mettre à portée d'en juger l'effet.

De simples digues en sable et tunages avec revêtements de pavé, posé suivant un talus très-allongé, formeront à peu de frais des retenues solides pour les eaux nécessaires au jeu des écluses: Celle de ces retenues à gauche du chenal s'appuiera sur le fort de Longlet; celle à droite communiquera avec la grande du côté de Tourlaville, qui, recevant les eaux de la rivière de Trottebec et partie de celles de la Divette par le moyen du canal d'enceinte à l'Est du port et de l'emplacement de la nouvelle ville, fournira à la dépense des deux écluses de chasse de l'avant-port. Plusieurs ponts avec culées en pierre et plateformes en bois traversant les canaux d'enceinte faciliteront les communications, et par le moyen d'un bâtardeau avec écluse, on séparera ou l'on réunira au besoin les eaux douces et les eaux de mer dans les mêmes canaux d'enceinte. Des ponts volants, d'une construction nouvelle, et que l'on s'est efforcé de simplifier, doivent traverser les claires-voies des jetées et servir aux manœuvres, souvent nécessaires pour le halage des navires entrant dans le port ou en sortant. Les modèles de ces ponts seront, avant leur exécution, soumis à l'examen de l'Assemblée générale des ponts et chaussées. Enfin, les avenues servant d'entrées à la ville par différents côtés ont été dirigées de manière à se suppléer au besoin et à procurer les communications les plus commodes, les plus courtes et les plus agréables.

Ce projet général ainsi conçu a obtenu l'approbation du gouverneur (M. le duc d'Harcourt en a, ainsi que M. Esmangard, rendu un compte avantageux à M. de Sartine, lorsque l'ingénieur en chef le présenta devant eux à ce ministre, en avril dernier) et du commandant de la province, à qui ils ont été communiqués, qui connaissent particulièrement la position de Cherbourg, ses environs, son commerce et son utilité générale et qui se sont essentiellement et souvent occupés des

moyens de le mettre à l'abri des entreprises de l'ennemi. Le même projet est connu et approuvé par Monsieur l'Intendant de la généralité (qui peut, autant que qui que ce soit, apprécier les avantages qu'on retirerait de ce port et la nécessité de l'étendre et de le rendre commode relativement au commerce). Il a encore été approuvé par plusieurs officiers de distinction de marine et de terre, et l'Assemblée générale des ponts et chaussées en a témoigné sa satisfaction à l'auteur, lorsqu'il l'a soumis à son examen.

Tous les militaires auxquels il a été communiqué et en dernier lieu M. Dumouriez, commandant maintenant pour le Roi à Cherbourg, ont jugé qu'il était possible, sans y rien changer, de défendre et le port et la ville en construisant des forts sur les hauteurs et sur la côte et seulement une demi-enceinte en terre à l'Ouest, dont le fossé communiquerait avec le canal au derrière des bassins. Tous autres ouvrages leur ont paru inutiles et même nuisibles; inutiles en ce qu'ils seraient dominés, à deux portées de fusil, par des hauteurs considérables; nuisibles en ce qu'ils resserreraient et gêneraient le port et la nouvelle ville. Ces mêmes officiers ont jugé que le canal d'enceinte et la grande retenue du côté de Tourlaville y seraient plus que suffisants.

Les observations de M. de Caux ne doivent donc plus être regardées que comme des avis n'important aucunement à la sûreté politique du port et de la ville, mais dont les ingénieurs des ponts et chaussées ne négligeront jamais de tirer tout le parti possible pour l'avantage du port et de la ville.

M. Dumouriez, commandant de Cherbourg, a déjà envoyé et envoie encore par ce même ordinaire un mémoire sur ces objets différents à tous les ministres, aux départements desquels correspond cette ville; il en a aussi envoyé des expéditions à M. le maréchal d'Harcourt et à Monsieur l'Intendant de la généralité; on en joint également une ici de son aveu.

A Cherbourg, le 15 juin 1778.

LEFEBVRE.

SUPPLÉMENT AU MÉMOIRE DU SIEUR LEFEBVRE

DU 15 JUIN 1778.

Messieurs les officiers du corps royal du génie doivent incessamment, dit-on, faire tracer et marquer, par des bornes de pierre de taille, les limites du terrain à réserver autour du port et de la ville de Cherbourg, pour pouvoir les fermer d'une enceinte fortifiée; et ils insistent pour qu'il ne soit pas ajouté d'arrière-bassin, qu'ils prétendent inutile relativement à la position et à la nature de ce port, et aussi pour que la direction du chenal soit conservée dans sa position actuelle, qui a, dit-on, été autrefois déterminée par les meilleurs marins et par des officiers du génie envoyés par la Cour à cet effet.

Quoiqu'on ait déjà prouvé, dans un précédent mémoire, la nécessité de construire à ce port un arrière-bassin, de changer la direction du chenal, et, qui plus est, de subordonner absolument les fortifications à l'objet principal; c'est-à-dire au port de commerce et à tout ce qui y est relatif, on croit devoir ajouter encore ici de nouvelles observations sur ce même objet.

On ne peut trop clairement discuter sans doute les moyens de mettre le port de Cherbourg en état de procurer à la France tous les avantages dont sa position le rend susceptible, afin que le ministère réuni puisse prendre un parti sur ce port si important à notre commerce et à la gloire du pavillon français.

Si la ville de Cherbourg pouvait n'être considérée que comme un point de descente pour l'anglais propre à favoriser ses entreprises sur la France et dont il ne fût, par conséquent, question que d'éloigner cet ennemi; si son port n'était pas le seul que nous ayons maintenant dans la Manche en état de réfugier nos corsaires, leurs prises et les frégates que le Roi jugera à propos de croiser dans ce canal pour y protéger et faire respecter son pavillon, alors ce port n'étant à l'égard de la ville qu'un objet secondaire, devrait, en effet, être subordonné à toutes les fortifications jugées nécessaires à la défense de cette ville. Mais, puisqu'il en est tout autrement ; puisque le corps royal du génie

a lui-même reconnu et publié la grande utilité du port de Cherbourg, c'est du port qu'il faut s'occuper d'abord, des magasins et autres bâtiments nécessaires au commerce, ensuite et enfin, des fortifications; car, comme on l'a dit dans un précédent mémoire, il faut posséder avant de conserver. Il faut donc procurer à ce port tous les avantages dont il est susceptible, et c'est aux deux départements de la Marine et du Commerce qu'il appartient essentiellement de les apprécier et de prononcer sur ce qui est relativement à eux nécessaire, utile ou superflu. Le projet formé et adopté de concert entre ces deux départements, si celui des fortifications trouve difficulté à le mettre à l'abri des insultes de l'ennemi, les trois départements doivent ensemble concerter les retranchements qui peuvent être faits et les avantages auxquels il conviendra renoncer pour s'assurer les autres. Les avis du corps royal du génie seront alors précieux, s'ils sont dépouillés de tout intérêt particulier, de tout esprit de corps, de toute prévention; tel est, sans contredit, le principe d'après lequel on doit prendre une détermination sur les ouvrages de tout genre à faire à Cherbourg et aux environs.

Discutons maintenant en détail les observations du corps royal du génie, et commençons par l'arrière-bassin qu'il juge inutile. Le port de Cherbourg (on ne peut trop le répéter) doit être regardé comme le seul refuge actuel pour tous les bâtiments que le commerce de la France peut occuper dans le Canal. A portée des îles de Jersey, de Guernesey et d'Aurigny, où l'Angleterre tient en guerre la plus grande partie de ses corsaires, la position de Cherbourg est la plus avantageuse pour les nôtres; ce port est également nécessaire pour retirer les frégates que le Roi jugera convenable d'entretenir dans la Manche; ces frégates et la plupart des corsaires ne supportent point l'échouage; le bassin actuel ne peut contenir que quatre-vingts vaisseaux marchands ou cent comme ceux qui se construisent ordinairement à Cherbourg. On ne peut nier que ce port ne soit par sa position dans le cas de recevoir par la suite un plus grand nombre de navires ne supportant pas l'échouage; il sera, par conséquent, trop petit, tel qu'il est maintenant; il faudra donc ou l'allonger ou en faire un second. Si, au lieu d'un seul bassin, on en construisait deux se communiquant par le

moyen d'une écluse en état de retenir l'eau dans l'un, tandis que l'autre sera vide, alors on pourra dans les temps où la plus grande partie des bâtiments tiendra la mer, curer l'un des deux bassins et contenir les navires dans l'autre; alors on pourra faire jouer la grande écluse du premier pour curer l'avant-port et le chenal sans être obligé d'envoyer à la rade les vaisseaux fins; alors, encore, dans un cas de bombardement, on séparera les vaisseaux et l'on sera plus à portée d'en sauver au moins une partie. Deux bassins sont donc préférables à un seul; on ne propose, d'ailleurs, la construction du second, dont l'écluse pratiquée dans un terrain maintenant sec coûtera peu en raison de son utilité, que lorsque les autres ouvrages plus pressés seront faits.

On ne peut guère ajouter à ce qui a été dit relativement au changement de direction du chenal, les meilleurs marins, dit-on, et des officiers du corps royal du génie l'ont autrefois déterminée par ordre de la Cour. Mais, dans un terrain neuf, ils n'ont pu le faire que d'après les conjectures; depuis, les ouvrages faits ont éclairé, et les inconvénients de cette direction ont été reconnus par deux excellents officiers de la marine du Roi, MM. les chevaliers de Bavre et de La Bretonnière, qui ont été à ce sujet consultés par les ingénieurs des ponts et chaussées, par les marins du pays, et par les ingénieurs des ponts et chaussées. Que doit-on préférer des conjectures anciennes ou des faits actuels et que chacun peut encore observer et vérifier? Les faits, sans doute; hé quoi! parce qu'une chose a été décidée il y a vingt-cinq ou trente ans par des gens de mérite, doit-on, en effet, y tenir lorsqu'on reconnaît que, faute de données suffisantes, ces gens de mérite se sont trompés dans leurs conjectures? doit-on être étonné, d'ailleurs, qu'ils n'aient pu prévoir et apprécier bien exactement tous les effets de la mer dans un chenal et dans un port qui n'étaient encore qu'en projets? non, sans doute; réformons donc l'erreur, recherchons sans prévention le mieux et exécutons-le quand nous l'aurons reconnu.

Deux jetées longues, directes et pleines, se rétrécissant vers l'avant-port de manière à former entonnoir, comme dans l'ancien projet, ne peuvent qu'y rendre la mer dure et y occa-

sionner de la levée: le ruisseau l'indique et l'expérience le constate. Si la direction de ce chenal répond absolument à celle de l'écluse, et surtout que l'avant-port soit court, la levée se fera sentir encore au passage de cette écluse et même dans le bassin, lorsqu'il sera ouvert, et les navires y seront souvent exposés à des avaries, tandis qu'ils doivent y éprouver le calme le plus parfait, y jouir de l'abri le plus sûr. Comment parer à ces inconvénients de l'existence desquels on peut s'assurer actuellement que les portes manœuvrent, et comment empêcher que ces portes, directement opposées au choc du courant, n'en soient fatiguées comme elles le sont par le clapotis considérable qu'elles éprouvent, lorsqu'elles sont fermées pour peu que la mer soit houleuse? L'on n'y parviendra jamais qu'en augmentant, autant qu'il sera possible, ainsi qu'on l'a indiqué dans le nouveau projet, l'étendue de l'avant-port, en tous sens, en élargissant le chenal à son approche, en rejetant sa direction d'un côté ou d'autre de la grande écluse, au lieu de la faire correspondre à son milieu, et en pratiquant des ouvertures à travers les jetées qui, indépendamment du calme qu'elles procureront, auront encore l'avantage de sillonner le chenal dans son travers, de préparer et faciliter ainsi l'effet des écluses de chasse sur sa longueur, et d'empêcher au derrière des jetées, surtout à leurs têtes, les dépôts qui, par l'effet naturel des courants affluant à la mer, s'étendent bientôt en avant des mêmes jetées et finissent par fermer les chenaux et encombrer les ports.

Messieurs du corps du génie se plaignent aussi, dit-on, de la multiplicité des écluses de chasse.

L'expérience a prouvé et prouve que l'effet de celles pratiquées dans le fond de l'avant-port ne peut être senti à l'extrémité du chenal; que souvent même les matières enlevées dans l'avant-port et dans le chenal vers sa naissance, par le jeu de ces écluses, sont charriées et déposées par le courant amorti en-dedans du chenal, à son extrémité ou peu au-delà. Il faudra donc alors de nouvelles écluses dont l'effet, joint à celui des premiers, puisse pousser loin au large les vases, les sables, les galets et les autres matières que les premières écluses auront réunies. C'est ce qu'avaient très-bien senti les auteurs du projet

du port de Cherbourg, consigné dans l'architecture hydraulique de Bélidor, puisqu'ils ont les premiers indiqué des écluses dans le chenal même, et que l'ingénieur en chef des ponts et chaussées n'a fait qu'adopter cette indication. Ces écluses ne peuvent donc être supprimées, non plus que les digues, canaux et retenues d'eau nécessaires à leur jeu ; il faut autour des bassins et de l'avant-port, et en-dedans des canaux et retenues, des emplacements pour les magasins et autres bâtiments à l'usage des armateurs et négociants, et même pour la marine royale, pour la police et l'administration du port et de la ville, dans son agrandissement. Le projet d'enceinte fortifiée que M. de Caux, directeur du corps royal du génie a fait, et montré à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, emporterait la plus forte partie de ces emplacements, supprimerait l'avant-port, réduirait les retenues et gênerait la direction des canaux, les accès et les communications du port et de la ville qui étant les objets principaux, ne doivent cependant être resserrés et gênés sans une nécessité absolue. Si l'enceinte fortifiée était elle-même aussi d'une nécessité absolue pour la conservation de ces objets principaux, il faudrait au moins éloigner cette enceinte de manière à ce qu'elle pût les renfermer et les abriter sans leur nuire. Tout autre système de fortification serait, on ne peut en disconvenir, plutôt nuisible et destructeur qu'avantageux, d'autant plus que les fortifications d'un port doivent en être éloignées de manière à prévenir le bombardement et l'incendie. Ce sont, par conséquent, les hauteurs considérables qui dominent les côtes, la ville et le port à deux portées de fusil, qu'il convient fortifier et ensuite l'île Pelée et non la ville elle-même qui, au moyen des canaux de retenue projetés à l'Est pour le service du port et d'une enceinte en terre à l'Ouest, résistera à un coup de main, ce qui sera suffisant tant que nous serons maîtres des hauteurs et que nous aurons de bons forts sur la côte ; tandis que, si ces hauteurs et ces côtes sont au pouvoir de l'ennemi, il sera maître de la ville et du port dans le jour, quelque formidable qu'en soit l'enceinte, quelque multipliés qu'en soient les ouvrages (*). Tel est l'avis de tous les officiers de mer et de

(*) Messieurs les Officiers du corps du génie, si ce Mémoire leur est com-

terre qui se sont occupés essentiellement et sans prévention de Cherbourg, et tel est surtout celui de M. le duc d'Harcourt, gouverneur de la province. L'on est même instruit que c'est aussi celui de plusieurs officiers du génie; mais les premiers projets concernant ce port ont été faits par M. de Caux, directeur des fortifications de la Normandie, père du directeur actuel de la même province; les observations que ce dernier a faites contre le projet de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées peuvent donc d'autant plus être présumées dictées par la prévention, qu'il nous est généralement trop ordinaire de voir avec peine les changements faits à des projets formés et primitivement exécutés en partie par nous ou par les nôtres.

Cependant, les lumières et le patriotisme de M. de Caux et des autres officiers de son corps qui seront dans le cas de donner leur avis dans la question présente, ne permettent pas de douter que, renonçant généreusement au préjugé souvent trop naturel pour les projets et les opinions d'un père et d'un

muniqué, ne seront pas étonnés, sans doute, de voir un ingénieur des ponts et chaussées parler fortifications. Ils savent que ces derniers ouvrages, ainsi que les constructions des ports, des digues, des écluses, des canaux, des ports, même de tous les bâtiments publics et autres ouvrages de ce genre, sont des applications différentes d'un seul et même principe. Ils construiraient, sans contredit, s'ils en avaient l'occasion, des ponts aussi solides et aussi hardis que ceux qu'exécutent les ingénieurs des ponts-et-chaussées; et ces derniers feraient aussi, au besoin, et après un mûr examen, de bonnes fortifications. Qui, dans ce genre, ne serait apte à toutes les parties, serait sans contredit fort peu propre à celles dont il serait particulièrement chargé. L'expérience actuelle prouve d'ailleurs combien il est essentiel que les ingénieurs de chaque département aient des connaissances sur les travaux de tous, sans cela le bien général ne pourrait s'opérer, la prépondérance d'un département détruirait les autres; à plus forte raison, serait-il contraire au bien de l'État que les ingénieurs des ponts-et-chaussées fussent réunis, comme on l'avait projeté, au corps du génie. De quelque manière que se fît cette réunion, indépendamment de ce que l'émulation et le zèle résultant de la rivalité des deux corps seraient détruit, il s'ensuivrait que le système de ce nouveau corps formé des deux, deviendrait insensiblement ou tout militaire ou tout commerçant; que l'un ou l'autre excès serait également nuisible. Il convient donc les laisser travailler concurremment, chacun pour son département, et exiger seulement que leurs projets concertés aient pour but le plus grand avantage de la patrie.

(Note du rédacteur du Mémoire.)

confrère éclairés, mais exposés à se tromper comme le font tous les hommes, surtout lorsqu'ils n'ont pour se décider que des conjectures, ils n'examinent définitivement de sang-froid les nouveaux projets et qu'ils n'approuvent des changements qui n'ont d'autre objet que de supprimer ou éviter des inconvénients reconnus et qui n'avaient pu être prévus. On observe encore que si Messieurs les officiers du corps royal du génie ont été chargés autrefois des ouvrages du port commerçant de Cherbourg et de tous les autres de ce genre, c'est qu'alors le département de la Finance, du ressort duquel sont ces ouvrages, n'avait pas dans ce temps de corps d'ingénieurs en état de les diriger. Ce n'a été, en effet, que vers 1748 que M. Trudaine, aidé de M. Perronnet, premier ingénieur des ponts-et-chaussées, a formé l'établissement d'une école royale à Paris, pour les ingénieurs de ce département, et il était dans l'ordre naturel que ce corps, dès qu'il a été formé et qu'il a eu par les soins et les lumières de ses ingénieurs acquis les connaissances nécessaires, fût chargé de tous les ouvrages relatifs à ce même département, qui faisaient essentiellement et principalement l'objet de leurs fonctions; tandis que les mêmes ouvrages, entre les mains des ingénieurs des fortifications, n'avaient pu être regardés par eux que comme des objets secondaires, et par conséquent naturellement subordonnés à la partie militaire, quoiqu'ils fussent justement regardés comme les objets principaux, par l'administration, par la raison déjà citée qu'il faut avoir avant de conserver.

On peut, ce me semble, conclure de ce mémoire, de celui précédemment envoyé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées sur le même objet, et surtout de celui qu'a fait et adressé aux différents Ministres M. Dumouriez, commandant pour le Roi à Cherbourg, qui sont tous trois conformes à l'avis qu'ont eu tous les officiers éclairés de mer et de terre sur le port de Cherbourg, et notamment à celui de M. le duc d'Harcourt, gouverneur de la province, que les trois départements de la Marine, des Finances et de la Guerre, si l'on en excepte encore seulement M. de Caux et quelques officiers de son corps qui, sans doute, après de nouvelles réflexions, renonceront à leurs observations, se réunissent à penser que toutes les

dépenses pour fortifications doivent être faites sur les côtes et sur les hauteurs dominant Cherbourg, et ensuite sur l'île Pelée et en avant du fort du Hommet, pour défendre l'entrée de la rade dès que l'on pourra entreprendre ces derniers objets sans inquiétude et les pousser vivement et sans relâche; qu'en attendant la construction de ces derniers ouvrages, qui ne peuvent être faits qu'en paix, cette rade ne pourra être protégée que par des batteries flottantes de bombes qu'il convient y entretenir; que le projet énormément dispendieux d'une enceinte au pourtour de la ville et du port doit être absolument rejeté, puisque sans aucune utilité il détruirait une partie des avantages du port le plus important que la France possède actuellement dans la Manche, à portée d'un ennemi jaloux, inquiet et entreprenant; enfin, que les projets du port et de la nouvelle ville doivent avoir pour unique but la protection et l'accroissement illimité de notre commerce, et la prépondérance du pavillon français, si justement espéré, sous le ministère actuel.

A Caen, le 27 juin 1778.

LEFEBVRE.

NOTES SUR LE PORT DE CHERBOURG

PAR M. DUMOURIEZ.

Les avantages de ce port sont reconnus. Le Cotentin qu'il termine est une province très-riche, où l'industrie se répandra dès qu'elle aura des débouchés. Cette province est coupée dans toute sa longueur par un grand chemin très-beau, qui rend facile les transports de toutes les denrées. Autrefois, toute la partie du nord était couverte de forêts qui produisaient de très-beaux bois ; mais elles ont été si négligées, si maltraitées, qu'on n'y trouve plus que des landes dans lesquelles, par un plus grand malheur encore, on a permis et encouragé des défrichements qui ont achevé de les ruiner.

qu'il doit se faire par enrochement; 2° parce qu'il coûterait plusieurs millions; parce que les Anglais pourraient facilement empêcher les travaux, tuer les travailleurs ou les chasser, détruire même les ouvrages, au moins à l'Ile Pelée, en y amenant une escadre de Portsmouth. Comme on n'a prévu aucun de ces obstacles, le mal est fait, c'est-à-dire que les fonds sont mangés.

Actuellement, ce même corps du génie propose de faire une enceinte de fortifications autour du port et de la nouvelle ville de Cherbourg qui n'existeront peut-être jamais. Cette enceinte est soumise à des montagnes fort élevées et fort rapprochées. Ils doivent, disent-ils, fortifier aussi les principales hauteurs qui environnent Cherbourg. Si ces hauteurs sont fortifiées, l'enceinte devient donc inutile; car si l'ennemi a le temps de s'emparer des hauteurs qui dominent l'enceinte à deux portées de fusil, elle ne pourra faire aucune résistance.

On convient qu'il faut que le port et la nouvelle ville qui l'environnera soient fermés d'une muraille avec un fossé; mais, comme l'ennemi ne peut s'avancer en plaine que par le côté de Tourlaville ou de l'Est, un fort dans cette partie qu'on élèvera à la place de la petite redoute de Tourlaville et qui croisera avec le fort placé sur la hauteur du Roule, rendra cette partie impénétrable. Le corps du génie objecte qu'un corps de troupes peut passer par la gorge du grand chemin de Valognes, entre les hauteurs du Roule et de Saint-Sauveur; un petit détachement pourrait peut-être s'échapper par cette gorge, ce qui serait encore très-difficile; mais un corps d'armée capable de prendre la ville et de la saccager, traînant l'attirail nécessaire pour un siége, ne peut absolument pas y passer. Ainsi, la simple muraille avec son fossé suffit et équivaut à une enceinte.

Après avoir discuté et, à ce que l'on croit, réfuté les projets très-dispendieux et inutiles du corps du génie, revenons à l'objet principal, c'est-à-dire au port, dont le projet est accepté, commencé, et qu'il serait très-fâcheux de ne pas exécuter.

On s'est déjà constitué en de grandes dépenses, le grand bassin est creusé, il reste : 1° à changer la direction du chenal; 2° à creuser le second bassin; 3° à agrandir le grand bassin; 4° à construire les écluses projetées, nécessaires tant pour le chenal que pour le bassin du port; 5° à agrandir et perfectionner

l'avant-port ; 6° à construire les bâtiments nécessaires au service du roi dans l'emplacement de la nouvelle ville.

Avant de parler de ces six opérations, il faut observer à la Cour que toute la dépense déjà faite est entièrement perdue, et qu'elle doit absolument renoncer au port de Cherbourg si elle ne se décide pas à en continuer les travaux sans interruption, parce qu'il résulterait de leur cessation, non pas une dégradation insensible, mais un encombrement total, tant du chenal que de l'avant-port et du bassin ; et, de plus, un banc en avant des jetées qui deviendrait irrémédiable.

Revenons au détail des ouvrages, par l'ordre que doit suivre leur exécution.

1° La direction actuelle du chenal a été reconnue vicieuse ; il a été décidé qu'elle doit être changée, c'est-à-dire que la jetée de l'Est qui est la plus longue doit devenir celle de l'Ouest ; qu'on creusera le nouveau chenal à la droite de cette jetée et qu'on fondera une nouvelle jetée à l'Est, moins longue que celle de l'Ouest. Cette opération forme encore une discussion entre le corps du génie militaire et les ponts et chaussées ; mais, c'est d'après l'expérience de l'ancien chenal, les observations et l'avis des marins, que ce changement a été jugé nécessaire. Cet ouvrage est estimé, avec les deux batteries à la tête des jetées, à 540,000 liv. ci. . . . . 540.000 liv.

2° L'avant-port doit être agrandi ; on doit démolir la tour qui le masque et le revêtir en entier jusqu'à l'entrée du nouveau chenal. Cet ouvrage, dont les détails seront expliqués dans les mémoires raisonnés qui accompagneront le plan accepté des ingénieurs des ponts et chaussées, coûtera. 570.000

3° On n'a fermé le fond du grand bassin que par une digue, parce qu'il doit avoir vingt toises environ de longueur de plus pour être à sa perfection; cet ouvrage coûtera. 100.000

4° Les écluses projetées, tant dans le grand bassin, que dans l'avant-port et le chenal, dans

A reporter. . . . . 1.210 000 liv.

Report.	1.210.000 liv.
le nombre déterminé par le plan arrêté, coûteront.	900 000
5° L'ancien bassin, nécessaire pour l'écurement du grand bassin dans sa partie la plus enfoncée, se trouverait absorbé par l'enceinte de fortifications proposées par les ingénieurs militaires. Le plan du port, si cette enceinte était acceptée, serait manqué; et, pour un aussi petit objet, il serait inutile que le roi fît la dépense d'une fortification double. Cet arrière-bassin, tel qu'il est proposé par les ponts et chaussées et qu'il paraît nécessaire pour la perfection du port, coûtera.	400.000
6° Les bâtiments nécessaires au service du Roi, adaptés au plan de la nouvelle ville qui doit environner le port, détaillés dans le plan des ingénieurs des ponts-et-chaussées, coûteront.	600.000
TOTAL.	3.110.000 liv.

On peut porter pour les cas imprévus, les mécomptes et autres inconvénients, cette somme à trois millions et demi, ou quatre millions.

Le Ministre des finances accorde cette année 170,000 livres pour les ouvrages de la généralité de Caen; sur cette somme, il est à présumer que 150,000 livres seront employées à Cherbourg, parce que Granville est pourvu par d'autres moyens; que l'utilité est beaucoup moindre et la nécessité moins urgente.

Il y a deux ans que, lors du projet du port de Boulogne, le ministre de la marine promit de donner par an 600,000 livres pendant trois ans pour son exécution, si elle avait lieu. Ce projet, quoiqu'approuvé dans le temps, n'ayant pas été admis, ce ministre aussi éclairé que jaloux de la gloire du Roi et de l'État, peut accorder cette somme sur son département; et, alors, avec un petit supplément accordé par le ministre des finances, en trois campagnes, surtout avec le secours d'une garnison de deux

bataillons, cet ouvrage serait achevé, et le Roi aurait dans la Manche un port en état de tenir des frégates du Roi.

Il restait à pourvoir à la défensive de ce port et de l'excellente rade qui en fait tout l'avantage, il serait même utile que ces ouvrages se finissent en même temps que ceux du port, parce que ces travaux ne peuvent pas se nuire et qu'on peut les commencer et les continuer ensemble.

Le parfait accord inspiré pour l'amour d'un monarque bienfaisant anime le ministère entier; ainsi, il n'est plus à craindre qu'ils ne se réunissent pas tous pour un objet évidemment aussi avantageux.

Le ministre de la guerre se chargerait donc de la dépense des fortifications qui est de son département, il la distribuerait de même en trois campagnes, ce qui en rendrait la charge très-légère.

Il faut détailler les différentes pièces de cette fortification que l'on peut diviser en deux classes :

1° Celles qui sont urgentes et momentanées; 2° celles qui, par les circonstances de la guerre qui nous menace, ne peuvent pas être exécutées sur-le-champ ou qui ne sont pas de première nécessité.

A l'Est du port existe la petite redoute de Tourlaville; cette redoute n'a point de capacité et ne pourrait pas résister à un coup de main. Au lieu de cette redoute et à peu près dans la même position, il faudrait élever un fort à quatre bastions avec un fossé plein d'eau, un chemin couvert et un glacis, dont une des faces fût tournée vers la rade, au lieu que la redoute actuelle n'y présente qu'un angle et par conséquent a ses feux mal dirigés. La capacité de ce fort devrait être de trois cents hommes, avec ses magasins voûtés et un logement. On pourrait le faire pour 200,000 liv.

Avec le fort de Tourlaville croiserait le fort du Roule, qui, par son escarpement, n'a besoin, en suivant les irrégularités de la montagne, que d'une muraille sur les deux tiers de ses faces, l'autre tiers aurait besoin d'une fortification plus régulière et couronnée. Cet ouvrage, qui serait de la même capacité que Tourlaville, coûterait à peu près 200,000 liv.

De l'autre côté du Roule, sur le derrière de la hauteur de la

Fauconnière, il serait nécessaire d'établir une petite redoute de cinquante hommes et trois ou quatre pièces de canon pour battre le vallon dans lequel coule la Divette, la dépense serait d'environ de 20,000 liv. en pierre sèche et en terre.

La montagne de Saint-Sauveur qui suit, a besoin d'une fortification régulière à quatre bastions pour trois cents hommes; elle coûtera environ 400,000 liv.

L'abbaye de Cherbourg, élevée sur un petit tertre, a besoin d'être un poste fortifié de cent hommes au centre de la ligne d'enceinte, qui prendrait des dernières maisons du faubourg, près de l'arrière-bassin, et viendrait se rendre au fort du Hommet. La fortification en avant de l'abbaye, qui lui servirait de réduit et de caserne, irait à 100,000 liv.

Le Hommet d'en haut, tel qu'il est, est beaucoup trop petit; il faudrait y joindre la redoute de Choiseul dans la même enceinte, ce qui formerait deux bastions et une courtine qui batterait N. et N.-O. sur le devant de la rade et l'anse Sainte-Anne; on prolongerait aussi la face de N.-E. pour avoir plus de feux sur l'intérieur de la rade. Comme cet ouvrage se trouverait en dedans de la ligne, il pourrait n'être formé que d'un simple fossé et d'une palissade. Il coûterait tout au plus 30,000 liv. Il contiendrait douze pièces de canon et six mortiers le long de la courtine et cent hommes.

Le côté de l'Est du port, étant protégé par le fort du Roule et celui de Tourlaville, qui se croisent, étant d'ailleurs couvert par des retenues d'eau de mer, des canaux et des digues, n'a pas besoin d'une ligne continuée, mais seulement de quelques traverses dans certains passages avec des canons disposés en flanc.

L'arrière-bassin, couvert de deux traverses, suffit pour empêcher l'ennemi de pénétrer par le fond du port.

La ligne du côté de l'Ouest commencerait aux dernières maisons du faubourg, continuerait jusqu'à l'ouvrage de l'abbaye et se terminerait au côté Ouest du fort du Hommet tel qu'on le propose réuni au fort Choiseul.

Ces lignes qu'on ferait en dedans pour se procurer des flancs ne seraient composées que d'un chemin couvert en terre, un fossé plein d'eau; elles fermeraient exactement la vieille ville et ne coûteraient pas plus de 200,000 liv.

La totalité de ces ouvrages, qui rendraient le port de Cherbourg très-sûr sans le gêner par une enceinte régulière qui le rétrécirait, ne monterait pas à plus de 1,150,000 liv. Supposons 1,200,000 liv. Le ministre de la guerre partagerait cette dépense en trois sommes égales; ainsi, en trois campagnes, le port de Cherbourg serait fini et suffisamment fortifié.

Il reste à parler de la seconde partie des fortifications, elles sont très-utiles, quelques-unes même sont essentielles pour tirer la plus grande utilité de ce port et de son excellente rade, et surtout pour rendre cette dernière susceptible de stationner avec sûreté les vaisseaux du Roi.

En commençant par l'Est, l'île Pelée constituera le plus grand mérite de la rade de Cherbourg, il y faut un ouvrage imprenable. Le projet de M. de Caux pour cette île est excellent; il passe deux millions, mais son utilité est encore plus précieuse que la somme n'est considérable. On l'adoptera certainement, parce qu'il constitue la rade de Cherbourg pour un refuge assuré pour les vaisseaux qui ne peuvent pas être reçus dans le port. Mais on ne peut pas penser à un pareil ouvrage en temps de guerre, par les raisons qu'on a données au commencement de ce mémoire; il serait même dangereux d'y commencer des travaux dans la circonstance présente, parce que, s'ils étaient attaqués, ils seraient abandonnés, et que si l'ennemi s'y logeait, il pourrait y tenir pendant toute la guerre et alors on perdrait tout.

La construction du fort régulier de l'île Pelée exige celle d'une bonne batterie fermée aux Rocquiers, en forme de risban, pour battre la passe qui est entre cette île et les becquets d'Anneville.

Le fort du Hommet, projeté par M. de Caux sur les rochers qui découvrent en avant de la pointe de ce nom, ferme la rade au N.-O. comme l'île Pelée la ferme au N.-E. Ce fort est aussi nécessaire que celui de l'île Pelée; on ne peut pas exécuter l'un sans l'autre, mais les mêmes inconvénients doivent en faire reculer la construction jusqu'au temps de la paix.

A l'Ouest de Cherbourg est un couronnement de montagnes, coupé de vallons, qui exigeraient de même par la suite trois forts isolés pour couvrir la plaine de Cherbourg depuis Quer-

queville jusqu'au fort Saint-Sauveur. Il faudrait se déterminer à construire ces forts, surtout si on prévoyait pouvoir par la suite exécuter le grand projet d'un fort royal dans la fosse du Galet, autrement dit le Pré-du-Roi.

Ces trois forts sont déterminés par les trois hauteurs des Fourches, du Tot et des Couplets :

Le fort des Fourches qui est le plus en arrière et qui n'est pour ainsi dire qu'auxiliaire aux deux autres, n'a pas besoin d'être aussi grand, ni aussi fort ;

Celui du Tot tiendrait le second rang, tant en valeur qu'en dépense.

Le fort des Couplets doit être une vraie citadelle ; c'est la clef de tout le pays de l'ouest, il faudrait le rendre susceptible de soutenir un siége régulier.

Ces forts étant isolés et ne se défendant point mutuellement, doivent être faits avec soin et sont d'une grande dépense : ils rendraient Cherbourg presqu'imprenable ; mais aussi, ils exigeraient en tout temps une grosse garnison et de grandes dépenses qu'il n'est utile de faire que dans le cas où Cherbourg, en devenant un port de Roi, acquerrait un degré d'importance qui compenserait la dépense.

CONCLUSION

1° Le port de Cherbourg est très-nécessaire au commerce ;

2° Il est utile pour les corsaires et les prises ;

3° La rade en est excellente ;

4° Sa position au centre de la Manche, vis-à-vis des meilleurs ports d'Angleterre, en constate la nécessité ;

5° On l'a si bien senti, qu'on y a commencé des ouvrages qu'il serait honteux et dangereux d'abandonner ;

6° Ce port peut être achevé en trois ans, par un travail non interrompu, avec moins de quatre millions ;

7° Si on met de l'activité dans les travaux, on n'éprouvera pas seulement une dégradation insensible, mais une ruine totale ou le doublement de la dépense ;

8° Les fortifications urgentes et de première nécessité ne passeront pas 1,200,000 livres ;

9° Les cinq millions nécessaires pour la perfection du port et la fortification suffisante de la ville, répartis en trois sommes égales et sur les trois départements des finances, de la guerre et de la marine, ne feront pas une brèche sensible pour chacun de ces trois départements.

Enfin, au bout de trois ans, le ministère réuni aura donné un port au Roi avec la plus grande utilité pour l'État et nommément pour la province, et la plus grande gloire pour ce Monarque chéri, qui, à la veille d'une guerre de mer, n'aura point renoncé à un projet utile et glorieux, et qui, aux yeux de l'Europe étonnée, créera un port dans le centre de la Manche.

M. le comte de Maurepas a si parfaitement senti tous ces avantages, que c'est lui qui a donné la première idée du port de Cherbourg qui, en tous temps, a appuyé ce projet aussi utile que glorieux et, par conséquent, digne de lui : Il sentira mieux qu'un autre, que c'est ici le vrai moment d'en achever l'exécution déjà trop avancée pour que rien doive la suspendre.

RÉFLEXIONS

CONCERNANT LE PROJET DE CHERBOURG (1781), PAR M. LE DUC D'HARCOURT.

Depuis longtemps déjà, on songe à pratiquer dans la Manche un asile pour les vaisseaux du Roi. La guerre présente, en en faisant plus que jamais sentir la nécessité, a ramené cette idée, et, depuis quelques mois surtout, il en est souvent question. On a délibéré entre la *Hougue* et *Cherbourg*, et quoique, sur d'anciennes préventions et un examen un peu trop léger, les commissaires envoyés l'année dernière voulussent préférer la Hougue et rejeter Cherbourg (1), il a été aisé de prouver, même par leurs propres observations, que ce dernier est infiniment préférable. Les raisons qui établissent cette nécessité d'un asile dans la

(1) Ces commissaires étaient MM. Fourcroy et Groignard.

Manche, et cette préférence de Cherbourg ont été présentées aux Ministres, qui les ont senties, et en ont même paru persuadés. Cependant on en est encore là. Non-seulement l'exécution n'est pas commencée, quoique provisoirement on eût déjà entamé quelques travaux qui se trouveront en faire partie, mais cette entreprise n'est pas même absolument décidée et résolue. Le temps coule pourtant, et un long temps encore, si l'on n'y prend garde, s'écoulera de même sans qu'il se fasse, relativement à cet objet, autre chose que des discussions et des objections, le plus souvent fort inutiles.

Voyons donc un moment à quoi tient cette affaire, et comment elle pourrait tout de bon s'acheminer? Pour cela, arrêtons-nous préférablement à quelques réflexions, qui ne lui sont ni particulières ni trop étrangères.

Si en littérature tous ceux qui ont quelque prétention sont partagés en deux bandes, les auteurs qui produisent et les critiques quelconques des productions d'autrui, de même, par rapport aux projets de toute espèce, tous les personnages qui veulent être écoutés et comptés pour quelque chose, se séparent en deux troupes: l'une, composée de ceux qui proposent, suivis de quelques autres qui, ayant examiné, saisi et adopté les projets, se joignent à leurs auteurs pour répandre et faire valoir leurs raisons; l'autre, qui pendant longtemps au moins se trouve la plus nombreuse, composée de ceux qui, pour montrer leur prudence et leur capacité, s'occupent de combattre les projets proposés, d'y opposer des objections, d'y trouver des difficultés, suivis du plus grand nombre qu'ils entraînent.

Sans doute, ces difficultés, ces oppositions, doivent être écoutées et bien prisées, jusqu'à ce qu'elles soient reconnues fausses, frivoles ou déplacées. Mais comme, quoique pleinement réfutées, elles ne laissent pas de revenir bravement, se retournant, se raccrochant, se rebattant, ne tarissant point, si on ne s'ennuie enfin, de ce jeu, si on s'amuse à les discuter jusqu'à ce qu'elles s'ennuient de se reproduire, si on en demeure là, on y sera cent ans! Et quel projet aurait été jamais exécuté, si, pour entamer l'exécution, on eût attendu qu'il n'éprouvât plus d'oppositions de la légèreté qui examine peu, voit mal, n'en décide pas moins; de la mauvaise logique, toujours prête à rejeter les conséquen-

ces des principes et observations avouées par elle-même, de la timidité, de la prévention, de l'opiniâtreté, de l'amour-propre, de la rivalité, de la mauvaise foi? etc., etc.

Il y a, par rapport aux projets en général, une autre observation encore très-nécessaire. La question si on exécutera tel projet n'est jamais simple, mais composée de plusieurs autres qu'il est indispensable de séparer, pour les examiner par ordre et sans confusion. Dans la discussion de la première, il faut mettre absolument de côté toutes les autres, et cette première une fois examinée et décidée, il faut dans l'examen des suivantes la regarder comme principe, sans jamais la remettre en problème. De même, il ne s'agit pas de compliquer et embrouiller la deuxième, d'objections qui appartiennent à la première. Sans cette attention et cette méthode, on se met dans le chaos, et on ne s'en tire point. Des deux marches toutes opposées, l'une mène toujours à la lumière et à la vérité, l'autre à l'incertitude, à l'erreur ou à rien. Aussi, à la recherche constante de cette précision et de cette clarté, ou à la répugnance à s'y soumettre, peut-on aisément reconnaître la bonne ou la mauvaise cause, et juger du fond du procès par la forme de la procédure. Les bonnes raisons aiment autant à se développer que les mauvaises à s'empaqueter.

Appliquons à présent à notre objet ces observations très-générales et très-incontestables.

« 1re Question. *Est-il utile, même nécessaire et urgent, d'avoir*
» *pour les vaisseaux du Roi un asile dans la Manche?* »

On peut regarder cette question comme décidée, dès lors il ne s'agit plus de la traiter.

On peut prévoir, j'ai même rencontré ces objections d'une fausse et honteuse politique: « Les Anglais qui sentent la con-
» séquence d'un port dans la Manche, ne le souffriront jamais, et
» nous n'aurons la paix, qu'achetée par une nouvelle humi-
» liation. »

Ils souffriront Cherbourg, comme ils souffriront l'existence de notre marine, comme ils souffrent Brest, comme nous souffrons Portsmouth. Nous ne traiterons plus comme à Gertruidemberg et Elbroth. Et quand de pareilles circonstances pourraient revenir,

ne serait-ce pas, dans notre malheur, une ressource, que la matière d'un grand sacrifice qui tiendrait sa place, et demanderait une forte compensation? D'ailleurs, il y a pour Dunkerque quelques raisons ou prétextes autorisant tellement quellement l'impertinence; ce qui ne se trouve pas ici. Car nous n'avons pas conquis Cherbourg conjointement avec les Anglais, et pour eux; nous ne le tenons pas d'eux, je ne sais comment, pour quelque argent.

Plus ils doivent craindre que nous ayons là un projet, plus nous devons être empressés de nous le procurer. Je ne peux écarter ici un exemple remarquable de cette logique. A la fin de la campagne de 1760, le maréchal de Broglie, fort embarrassé d'abord pour établir ses quartiers, et tenir la Hesse, dit un jour à quelques officiers, qu'il était fort content, et avait trouvé le bon moyen; c'était d'occuper et de fortifier Goltingen. *Ah! ne faites pas cela*, s'écria Orelli. — Pourquoi donc? — Le *prince Ferdinand ne le souffrira jamais.* — Eh bien! nous verrons comment il s'y prendra pour l'empêcher. En attendant, je vois que tu déraisonnes: S'il ne doit pas le souffrir, c'est la plus grande preuve que je dois le faire!

« 2e Question. *Quel doit être cet asile?* »

On peut encore la tenir pour décidée. Il faut une rade, où soixante vaisseaux de ligne soient à l'abri des dangers de la mer et des entreprises de l'ennemi, à moins qu'il ne se trouvât impossible d'en avoir et arranger une de si grande capacité, auquel cas il faudrait bien se contenter d'une moindre, qui ne laisserait pas d'être encore fort utile.

« 3e Question (suite de la précédente). *Suffit-il d'avoir cette » rade? N'y faut-il pas un port avec les accompagnements néces- » saires?* »

On peut encore regarder celle-ci comme consommée. La rade fermée est le plus nécessaire et le plus urgent. Le port ne l'est pas également, mais la rade demande et entraîne le port, et *qui jamais, ayant à se loger, s'avise par économie de ne bâtir qu'une antichambre?* (Mém. donné en 1780.) La construction subséquente du port est d'autant plus inévitable et doit d'être d'autant plus

considérée, si la rade en elle-même n'ayant pas toute la capacité que l'on peut désirer pour contenir une grande flotte a besoin de cet accessoire. (Même Mém.)

Sans doute, ce port exigera divers établissements, magasins, fortifications, etc., qui doivent être prévus, et desquels la facilité ou difficulté doit être mise en ligne de compte, dans la délibération entre telle rade ou telle rade. Mais pour cela il ne faut prévoir ni projeter, pour le port de la Manche, tous les grands établissements de Brest, qui seraient ici inutiles et superflus.

« 4e Question. *Quelle rade choisira-t-on pour l'accommoder et la » défendre ?* »

Sans répéter ici des raisons assez souvent présentées, je crois qu'on peut regarder cette question comme décidée en faveur de Cherbourg; comme établi, que la Hougue ne remplit pas si bien l'objet, demanderait de trop grandes dépenses, entraînerait divers inconvénients. En effet, comme on l'a remarqué ci-devant, il paraît que sur ce choix les Ministres ne balancent plus. Mais quand sur ce point tout ne serait pas dit encore, il ne resterait qu'à l'éclaircir promptement, et cela serait bientôt fait. On peut demain appeler à un comité les sept ou huit personnes qui ont pris le plus de connaissance de cette affaire, la leur faire discuter contradictoirement (supprimant les inutilités et parlant l'un après l'autre); en deux heures, les Ministres sauront à quoi s'en tenir.

« 5e Question. *Quels ouvrages doit-on faire pour l'amélioration » et la défense de cette rade ?* »

Jusqu'ici on n'a fait que raisonner sur ses avantages, et en gros sur la possibilité et la manière de la mettre en bon état et défense. On n'a fait qu'indiquer des ébauches des ouvrages à y construire. Il faut ici parcourir en peu de mots les différents projets, qui sont encore dans la classe des idées vagues.

1er *Projet.* — Un fort sur l'île Pelée, un autre sur le rocher du Hommet, attaché à son rivage par une jetée ; une digue de l'île Pelée au rivage de Tourlaville ; une ou deux îles factices et forts, en avant de la passe trop large entre l'île et le Hommet ;

quelques forts, indépendamment de tout cela, pour défendre la baie Sainte-Anne, de manière que les ennemis n'y puissent entrer et qu'un certain nombre de nos vaisseaux puissent encore au besoin s'y réfugier.

2e *Projet.* — Conforme au premier, avec cette différence qu'au lieu d'îles factices ou môle détaché, on pousserait une longue jetée, allant du Hommet vers l'île, et rétrécissant la passe.

3e *Projet.* — Conforme encore, excepté qu'au lieu de cette jetée ou de ce môle, pour couvrir et défendre la passe, on se contenterait d'une ou plusieurs batteries flottantes.

4e *Projet.* — Enfermer la baie Sainte-Anne avec la rade. Pour cela porter en avant du tout deux môles, s'alignant du fort de Querqueville à l'île Pelée, laissant trois passes: l'une au milieu, les autres à l'Est et à l'Ouest de ces deux môles, le fort du Hommet restant en arrière de la principale entrée.

Dans tout cela on ne parle point du port, dont le projet postérieur serait commun à tous les quatre.

Etant décidé sur les trois premières questions, et bientôt (si on ne l'est aussi déjà) sur la quatrième, il nous reste la cinquième, c'est-à-dire à choisir entre ces différents projets.

Pour cela il faut les voir dans la plus grande exactitude et précision. Il faut donc premièrement, qu'ils soient faits avec tous leurs détails, plans, profils, devis, estimations; comme si on voulait tout-à-l'heure les exécuter tous. Il faut que ces détails soient faits par les gens les plus capables, les mêmes qui seront chargés de l'exécution, et que ces mêmes détails soient révisés par plusieurs autres (1), afin que l'on puisse profiter de leurs lumières et observations, tant pour rectifier et perfectionner ces projets, que pour faciliter l'exécution.

Quant au choix entre les quatre, on verra premièrement qui, du premier ou du deuxième, donne à la rade plus de sûreté et de commodité. Cette décision est l'affaire de quelques habiles marins. S'il ne trouve pas entre les deux une grande différence,

(1) Officiers de génie choisis: Perronnet et ses ingénieurs des ponts et chaussées; Groignard et ingénieurs de marine; même quelques académiciens.

on s'arrêtera au plus facile et moins dispendieux, mais sans perdre de vue que ceci n'est pas une affaire d'économie, et que quand, par cette raison subalterne, on ne fait pas le mieux, on finit toujours par s'en repentir.

C'est encore aux marins à juger à quel point on peut compter pour la défense sur les batteries flottantes, si elles rempliraient l'objet de manière qu'on puisse s'en contenter, ou seulement de manière à s'en contenter pour un temps, pour jouir plus tôt et à moindres frais de cette rade, en attendant mieux

Le quatrième projet, sans doute, est à préférer, s'il est praticable. Mais sa grandeur est effrayante, sa possibilité suspecte. Au reste, par les détails faits et révisés comme nous avons vu, on sera en état de le rejeter ou de s'y attacher avec pleine connaissance.

Par l'examen de ces projets détaillés se trouvera amplement traitée la question que, pour compliquer et embarrasser les précédentes, on a voulu assez mal à propos prématurer; s'il y a possibilité à l'exécution, si on en trouvera les moyens, si la dépense n'est pas trop excessive, etc. En effet, ce n'est qu'en réfutant ces détails que l'on pourrait donner à des objections de cette espèce quelque précision et réalité. Ce n'est que par eux qu'on peut leur répondre. En attendant ces détails, opposer de telles objections (fussent-elles plus plausibles que la crainte de manquer de pierres sur une côte couverte de rochers), c'est inutilement battre la campagne. Y répondre comme elles se présentent, très en l'air, les écouter seulement, ce serait perdre le temps.

Concluons à présent et résumons. Partant du point où nous sommes, qu'y a-t-il à faire pour ne pas s'endormir sur cet objet si intéressant ?

Les Ministres, au premier moment, se rassembleront en comité, où ils conviendront qu'ils sont décidés sur les trois premières questions, et même sur la quatrième, ou achèveront aussitôt de se décider sur celle-ci, et pour cela auront appelé les gens propres à la leur éclaircir. Aussitôt encore ils conviendront d'entamer l'entreprise, et la pousser le plus vivement et le plus tôt possible.

En même temps, ils choisiront les ingénieurs, à qui ils donneront les ordres pour la confection des quatre projets, et qui y procéderont sans perdre un moment.

Comme ce travail prendra le reste de l'été, ce ne sera guère que dans l'hiver prochain que ces détails seront révisés, et au besoin retouchés.

Sur la fin de l'hiver, dans un nouveau comité, auquel on appellera quelques marins choisis, on se décidera définitivement à l'exécution de tel des quatre projets, et comme par ces détails on verra quels moyens lui sont nécessaires, on ordonnera les fonds pour l'exécuter en tant d'années, la quantité de troupes qu'on y emploiera , et aussitôt, on donnera tous les ordres pour travailler au commencement du printemps.

En attendant, et dans le reste de la présente année, on peut seulement préparer et avancer d'autant l'opération, poussant le plus vivement possible les travaux du Hommet, faisant, de plus, des approvisionnements d'outils et matériaux, etc. Pour tout cela il est aisé d'y porter d'un moment à l'autre quelque argent et des troupes, et les ingénieurs qui sont actuellement à Cherbourg sauront bien montrer à quoi les employer provisoirement, quoique le projet total ne soit pas encore arrêté.

IDÉES SUR LES AVANTAGES DE LA POSITION DE CHERBOURG, ET LES MOYENS DE S'Y PROCURER UNE RADE OU LES ESCADRES ET LES BATIMENTS DE GUERRE PUISSENT SE RELEVER ET SE METTRE A L'ABRI DES VENTS ET DE L'ENNEMI, PAR LE CAPITAINE LACOULDRE DE LA BRETONNIÈRE (1).

Il paraît inutile d'entrer dans le détail des avantages qu'on trouverait à se procurer, au moment de la guerre, je ne dirai pas un port d'armements dans la Manche, mais seulement une rade fermée et assez fortifiée, pour que les vaisseaux de guerre y

(1) Ce mémoire fait sur les ordres de M. de Sartine, ministre de la marine en 1777, fut définitivement rédigé en 1780. Nous en avons un manuscrit portant la date de 1783. C'est ce mémoire qui, dans cette même année, détermina le Gouvernement à entreprendre les travaux de Cherbourg.

trouvassent un abri sûr contre les vents de l'hiver et les forces supérieures de l'ennemi.

D'après les réflexions qui indiquent les moyens d'y parvenir, il paraît encore que le premier objet doit être de se procurer une rade fermée à l'impétuosité de la mer, avant de songer à la construction d'un port ou bassin, attendu que cette même rade doit faciliter et couvrir les ouvrages du port ou bassin dont on pourrait s'occuper ensuite, et qu'une partie des moyens employés à la fermer aux vents du large, sert aussi à la garantir des insultes de l'ennemi.

Les raisons principales sont qu'il est sans doute important de jouir le plus tôt possible d'une rade telle qu'on va la proposer, et qu'il est plus long et plus dispendieux d'établir un *port* que de fermer une rade à la grosse mer occasionnée par les vents du large. D'ailleurs, les vaisseaux et autres bâtiments en station dans la Manche seront vraisemblablement doublés en cuivre, et par cette raison exempts de caréner et d'une grande partie des réparations qui exigent des bassins et ports d'armements.

Il est enfin bien différent d'entreprendre de fermer une rade comme on va le proposer, que d'arriver à la perfection de tous les objets de détail qu'exige un port, et qu'on ne peut se procurer que par la succession des temps et avec des frais fort au-dessus de ceux qu'exigent l'établissement et l'entretien d'une rade; j'observerai qu'on travaille depuis plus de cent ans au port de Brest, et qu'il y reste encore bien des choses à désirer.

J'ajouterai que, dans une entreprise de cette nature, il convient d'avoir égard à telles ou telles possibilités qu'il n'est pas besoin d'indiquer, et de prévoir les choses et les événements même qu'on ne peut croire, ni supposer dans les circonstances actuelles.

Les traités qui suivent les guerres ont quelquefois occasionné des démolitions dispendieuses et forcées (ainsi qu'à Dunkerque); cela vient à l'appui du principe dont il faut partir, celui de se procurer avant tout autre projet une rade à l'abri de la mer, et de tous les traités et événements qu'il est permis de supposer.

On peut être forcé de combler ou de démolir un port, un bassin, une fortification, mais on ne peut ôter du fond des eaux une jetée pratiquée pour fermer une rade aux efforts de la mer

Comme ce travail prendra le reste de l'été, que dans l'hiver prochain que ces détails se besoin retouchés.

Sur la fin de l'hiver, dans un nou appellera quelques marins choisis, on à l'exécution de tel des quatre proje on verra quels moyens lui sont fonds pour l'exécuter en tant qu'on y emploiera , et aussitôt travailler au commencement

En attendant, et dans le seulement préparer et a plus vivement possible des approvisionneme cela il est aisé d'y et des troupes, et bourg sauront b quoique le pro ... de grands ... jeté, sa suspension ne ... clauses principales du traité ... ce ne serait plus qu'un projet ren... ...es éloignées, ce qui assurerait encore aux ...riorité dans la Manche, et les moyens de faire la ... les nations du nord.

IDÉE F

...ojet toujours formé, et jamais rempli, de faire d'abord un ...barquement en Angleterre, a sans doute pour objet de rendre la guerre la moins longue possible, et de la terminer à notre avantage ; mais il faut convenir que le succès en serait au moins plus vraisemblable, si nos armées de mer pouvaient assurer le passage de la flotte destinée à cette expédition, et combiner leurs mouvements avec le lieu et le moment de la descente : or il est évident que tout cela ne peut avoir lieu si, au cas d'échec ou de vents contraires, au lieu de n'avoir que des ports éloignés, nous n'en avons pas un dans la Manche duquel nos flottes puissent appareiller, et y retrouver un asile ouvert à toutes les heures de la marée et à l'abri des vents et de l'ennemi, d'où la même entreprise puisse être renouvelée, si elle ne réussissait pas d'abord, ce qui aurait l'avantage de tenir l'ennemi continuelle-

…obligerait à conserver en Europe des forces … employer à des expéditions ultérieures. …xer l'opinion sur l'endroit de la Manche …ore à se procurer les avantages si …ort.

…ons que des ports de marée, où …nt aborder. Il en résulte qu'un …dispersion et la perte de nos …ain même d'une victoire … des vaisseaux toujours …partie rend en général …-circonspectes pour …e pour les Anglais …la Manche avec … sont les deux … les moyens de leur …eau comparatif des avantages … positions pourra mettre à même de …ux emplacements mérite la préférence, et …ablement cette question.

… ailleurs à désirer que les observations relatives à un …issement de ce genre, à la direction qu'il convient de donner aux passes et aux jetées, pour la plus grande facilité de l'entrée, de la sortie et du halage des bâtiments, à la combinaison des courants avec les vents les plus à craindre dans la Manche, aux expéditions qu'on peut y tenter; il est à désirer, dis-je, que ces différents objets soient examinés dans un conseil de marine et d'officiers généraux, seuls juges compétents d'une question de cette nature.

Il est certain que la situation des rades de Cherbourg et de La Hougue, au centre de la Manche, leur donne l'avantage de commander aux différents points de ce canal et des côtes d'Angleterre, qui n'en sont éloignées que de seize à dix-huit lieues.

On peut donc considérer chacune de ces rades comme un poste avancé, d'où il est facile de surveiller les mouvements de l'ennemi, de faire la course d'une manière avantageuse, d'inquiéter les convois qui sortent de la Tamise et de Spithead, et même le

et de l'ennemi, aucun traité n'en peut changer ni détruire les fondements.

Le projet de couronner les jetées avec des batteries ne peut que suivre le projet indiqué, et n'est pas à beaucoup près aussi important que celui-ci, attendu que les moyens employés pour rompre les efforts de la mer servent également à s'opposer à ceux de l'ennemi.

On peut enfin conclure que tous les ouvrages au-dessus de l'eau sont sujets à des révolutions imprévues, à des événements possibles, et qu'il n'en est pas de même des ouvrages sous l'eau que le temps consolide, qui sont à l'abri des traités, et que nul événement ne peut détruire, lorsqu'ils sont établis.

J'ajouterai que le temps de guerre est peut-être le seul favorable à l'entreprise d'un pareil projet, attendu qu'en temps de paix, il inquiéterait nos ennemis naturels, et donnerait lieu à des plaintes ou réclamations qui en empêcheraient ou suspendraient au moins l'exécution ; il paraît même indispensable de commencer cet ouvrage pendant la guerre, et d'y porter d'abord de grands moyens, attendu que, s'il n'était que projeté, sa suspension ne manquerait pas de devenir une des clauses principales du traité de paix qui s'ensuivrait, et ce ne serait plus qu'un projet renvoyé à des circonstances éloignées, ce qui assurerait encore aux ennemis la supériorité dans la Manche, et les moyens de faire la loi à toutes les nations du nord.

Le projet toujours formé, et jamais rempli, de faire d'abord un débarquement en Angleterre, a sans doute pour objet de rendre la guerre la moins longue possible, et de la terminer à notre avantage ; mais il faut convenir que le succès en serait au moins plus vraisemblable, si nos armées de mer pouvaient assurer le passage de la flotte destinée à cette expédition, et combiner leurs mouvements avec le lieu et le moment de la descente : or il est évident que tout cela ne peut avoir lieu si, au cas d'échec ou de vents contraires, au lieu de n'avoir que des ports éloignés, nous n'en avons pas un dans la Manche duquel nos flottes puissent appareiller, et y retrouver un asile ouvert à toutes les heures de la marée et à l'abri des vents et de l'ennemi, d'où la même entreprise puisse être renouvelée, si elle ne réussissait pas d'abord, ce qui aurait l'avantage de tenir l'ennemi continuelle-

ment en échec, et l'obligerait à conserver en Europe des forces qu'il ne pourrait plus employer à des expéditions ultérieures.

Il s'agit désormais de fixer l'opinion sur l'endroit de la Manche qui paraîtrait le plus propre à se procurer les avantages si désirés d'une rade et d'un port.

On sait assez que nous n'y avons que des ports de marée, où les vaisseaux de guerre ne peuvent aborder. Il en résulte qu'un vent forcé pourrait occasionner la dispersion et la perte de nos armées dans la Manche, le lendemain même d'une victoire complète qui suppose nécessairement des vaisseaux toujours désemparés. Le manque d'asile dans cette partie rend en général les vaisseaux et les escadres françaises très-circonspectes pour ne pas *s'emmancher*, et produit l'effet contraire pour les Anglais qui y jouissent de toute sûreté, et appellent la Manche avec raison *British Channel*. Cherbourg et La Hougue sont les deux seuls endroits qui pourraient nous donner les moyens de leur en contester la propriété. Un tableau comparatif des avantages et désavantages de ces deux positions pourra mettre à même de décider lequel des deux emplacements mérite la préférence, et de fixer irrévocablement cette question.

Il est d'ailleurs à désirer que les observations relatives à un établissement de ce genre, à la direction qu'il convient de donner aux passes et aux jetées, pour la plus grande facilité de l'entrée, de la sortie et du halage des bâtiments, à la combinaison des courants avec les vents les plus à craindre dans la Manche, aux expéditions qu'on peut y tenter; il est à désirer, dis-je, que ces différents objets soient examinés dans un conseil de marine et d'officiers généraux, seuls juges compétents d'une question de cette nature.

Il est certain que la situation des rades de Cherbourg et de La Hougue, au centre de la Manche, leur donne l'avantage de commander aux différents points de ce canal et des côtes d'Angleterre, qui n'en sont éloignées que de seize à dix-huit lieues.

On peut donc considérer chacune de ces rades comme un poste avancé, d'où il est facile de surveiller les mouvements de l'ennemi, de faire la course d'une manière avantageuse, d'inquiéter les convois qui sortent de la Tamise et de Spithead, et même le

point le plus commode pour y rassembler tous les détails d'une grande expédition.

Ce seul motif, indépendamment de beaucoup d'autres, doit fixer les opinions sur celle de Cherbourg, de préférence à celle de La Hougue qui est plus enfoncée, et à trois lieues au sud du cap de Barfleur; on ne peut y arriver ni en sortir sans passer le *Ras* auquel il donne son nom; on sait combien les courants y sont violents, et dangereux pour des vaisseaux qui s'y trouveraient engagés avec un vent trop faible pour les maîtriser. Cet objet très-important pour des vaisseaux de guerre surtout, sera toujours pris en grande considération par les marins qui connaissent la navigation de la Manche : on sait qu'elle exige une attention continuelle, et qu'elle n'a lieu que d'accord avec les marées et les différents courants qu'elle occasionne, qu'il faut combiner sans cesse avec le vent et les mouvements de l'ennemi.

On peut s'étayer ici de l'opinion de M. de Vauban, ce maître de l'art, qui ne s'est jamais trompé. Il préfère Cherbourg à tous les autres points de la Manche, attendu sa position *audacieuse*, et la facilité d'y réunir tous les objets relatifs à l'établissement d'une rade et d'un port, dont il a fixé l'emplacement dans une prairie achetée à cet effet, et connue depuis ce temps sous le nom de *Pré-du-Roi* : il appelle Cherbourg *l'Auberge de la Manche*.

Il ne serait pas étonnant d'ailleurs que ces considérations ne parussent pas aussi majeures à ceux qui subordonneraient leur opinion à la seule inspection des lieux, et qui ne seraient pas marins eux-mêmes, quoique pourvus de talents précieux et relatifs à la marine; car tous les marins savent que pour raisonner *marine*, il faut nécessairement être *marin*.

La rade de Cherbourg a l'avantage sur toutes les autres d'être la plus rapprochée des côtes d'Angleterre; la combinaison des vents et des marées qui permettent d'en sortir et d'y entrer l'en rapproche encore beaucoup plus que celle de la Hougue, quoique la distance réelle n'en diffère que de quelques lieues. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour s'en convaincre. On connaît assez l'effet des courants du ras de Barfleur qu'on est obligé de traverser, et l'ordre invariable des marées qui peuvent séparer les flottes ou escadres qui sortent ou viennent au mouillage de

La Hougue, lorsque le vent les oblige à ranger le *cap* qui porte ce nom, ce qui a particulièrement lieu lorsque le vent est au S.-O. ; s'il survient alors du calme ou même un vent trop faible, et que les bâtiments soient désemparés, soit par le mauvais temps ou suites d'un combat, il peut arriver que le courant s'en empare, et les dérive de manière à leur ôter tout espoir de gagner le mouillage, ce qui peut les mettre en danger, ou à la merci de forces supérieures.

C'est précisément ce qui causa la funeste journée du combat de La Hougue, où l'on sait que le maréchal de Tourville déploya les plus grands talents, après avoir tenu en échec pendant deux mois entiers les forces réunies de l'Angleterre et de la Hollande, sa défaite fut un triomphe, et les seuls courants du *ras de Barfleur*, joints au calme qui survint, causèrent la perte de son avant-garde et la dispersion du reste de l'armée qui ne put gagner le mouillage de La Hougue, et s'y embosser devant l'ennemi comme le maréchal l'avait projeté. Quelques vaisseaux seulement purent l'atteindre, et furent obligés de faire côte, n'ayant pu être secourus par les autres.

La marée qui avait changé, porta le corps de bataille et l'arrière-garde dans le ras Blanchard, quelques-uns firent côte dans l'anse de Vauville et devant Cherbourg, les autres gagnèrent Saint-Malo, Morlaix et Brest, et la plus grande partie fit le tour de l'Angleterre par le nord.

Telle fut l'issue d'une campagne où le maréchal de Tourville s'était couvert de gloire, et avait combattu pendant deux jours l'armée des alliés sans être entamé, quoiqu'elle fût de moitié plus forte et plus nombreuse que la sienne. On peut observer que les éléments lui furent plus funestes que les efforts de l'ennemi et en conclure que cette époque qui a fait désirer l'établissement d'un port à La Hougue, aurait dû l'en exclure au contraire, attendu les difficultés dont elle est environnée, qu'aucuns moyens ne peuvent faire disparaître et qui ne sont que trop constatées par cet événement.

La rade de Cherbourg a au contraire un avantage incontestable, et qui seul déterminerait en sa faveur, c'est qu'une flotte entière ou armée peuvent en sortir ensemble et en même temps : elles sont en pleine mer, aussitôt qu'elles sont en dehors des jetées,

et leurs manœuvres ou leurs mouvements ne sont embarrassés par aucun écueil ni danger.

Comme il a été aussi question de la rivière de Pontrieux pour y former un établissement, il n'est pas inutile d'en donner ici une idée succincte.

La rivière de Pontrieux située sur la côte de Bretagne, et vers l'embouchure de la Manche, est d'un accès difficile pour des vaisseaux de guerre lorsque la mer et le vent sont forcés, et à plus forte raison s'ils étaient désemparés par les suites d'un combat ou d'un coup de vent, il serait même possible qu'elle fût inabordable pour des bâtiments *emmanchés*, et qui seraient tombés sous le vent; en cela seul Cherbourg et La Hougue leur offriraient beaucoup plus de ressources, attendu leur position au centre de la Manche.

D'ailleurs, le chenal de cette rivière est très-étroit et trop profond, ce qui n'est nullement à considérer comme un avantage; car les vaisseaux n'en pourraient sortir que les uns après les autres, et seraient obligés de prendre à cet effet l'heure des marées qui n'ont lieu que pendant six heures; mais le vaisseau qui sortirait le premier est d'abord obligé de forcer de voiles pour se mettre le plus tôt possible au large des dangers, et des courants violents du *ras de la Horraine*, il est alors à près de quatre lieues au large, et dès ce moment il existe un très-grand espace de temps et de chemin entre lui et les derniers bâtiments de l'escadre ou du convoi qui sont encore dans la rivière. La marée qui nécessairement vient à changer peut y en retenir la moitié, et le vent qui peut changer aussi ou devenir forcé, peut occasionner des séparations et des accidents de la plus grande importance. Si c'est un convoi, il n'y a pas de remède; les circonstances du temps peuvent le disperser ou le séparer pour toujours de ses vaisseaux d'escorte. Ces vérités, quoique très-sensibles, ne paraissent pas avoir été suffisamment aperçues par les personnes qui ont vu Pontrieux, et ont jugé qu'il réunissait tous les avantages propres à former un établissement tel que celui qu'on désire se procurer dans la Manche.

La trop grande profondeur du *chenal étroit* de la rivière de *Pontrieux*, et le fond *curé* et de *corail* qu'on y trouve, sur lequel les câbles se coupent et les ancres rompent quelquefois en

tombant, sont au contraire très-incommodes, attendu qu'on ne peut filer du câble pour leur donner la tenue nécessaire, sans tomber sur leurs rochers qui bordent le chenal, et on ne peut cependant s'en dispenser, attendu qu'il est trop profond et qu'on y trouve communément dix-huit et vingt brasses d'eau.

Il offre cependant des ressources qu'il est avantageux de connaître et de conserver, mais on ne doit y avoir recours que dans des cas pressés et quand on ne peut faire autrement.

On peut conclure en général de ceci que les escadres et les flottes nombreuses destinées aux grandes expéditions ne doivent être rassemblées que dans les ports et rades d'où elles peuvent sortir en même temps et tout à la fois. Le chenal étroit des rivières exige toujours qu'on ait égard à l'heure des marées, et qu'on choisisse un temps *fait* et à souhait, qu'il faut presque toujours attendre trop longtemps, et en cela la rade de Cherbourg réunit une infinité d'avantages dont les autres sont privées.

L'inconvénient actuel de cette position est donc de n'avoir qu'une rade *foraine*, c'est-à-dire ouverte à la moitié des vents de la boussole, à ceux qui rendent la navigation de la Manche la plus dangereuse, et peuvent compromettre la sûreté des bâtiments qui s'y trouveraient au mouillage dans son état actuel.

Si la nature avait fermé cette rade aux efforts de la mer et des vents du large, il est incontestable qu'elle réunirait tous les avantages qu'on peut désirer. Elle est spacieuse et peut contenir aisément des escadres et même une armée nombreuse. Le fond y est doux et bon pour l'ancrage des vaisseaux, il remonte insensiblement vers la terre et varie de neuf à quatre brasses au plus bas de l'eau, à mesure qu'on s'éloigne ou qu'on se rapproche de la côte. On sait assez que ce *brassiage* est le plus propre à donner aux ancres la meilleure tenue possible.

Si l'art peut y suppléer, si les sommes ne sont pas effrayantes en raison des avantages qui doivent en résulter, si les travaux sont moins compliqués et moins dispendieux que pour former un établissement à La Hougue, si l'exécution en est plus prompte et qu'on compare les deux positions, leur sûreté, les moyens d'attaque et de défense par terre et par mer, il n'est pas permis de balancer sur le choix des lieux.

L'objet à remplir serait donc de fermer la rade de Cherbourg

à l'impétuosité de la mer, si les opinions étaient une fois fixées sur le choix du lieu préféré pour faire un établissement propre à recevoir, contenir et mettre en sûreté les flottes et armées pendant la guerre, et que le gouvernement considérât les avantages d'un port dans la Manche comme assez importants pour s'en occuper sérieusement.

Un rempart jeté à pierres perdues au milieu des eaux sur un fond de trente ou quarante pieds, a d'abord paru peu praticable et exiger des dépenses excessives, mais la perspective en est peut-être plus effrayante que l'exécution n'en est longue et difficile. En cela nous n'aurons pas le mérite de l'invention; imitons seulement nos voisins, ayons leur constance et observons ce qu'ils ont fait depuis vingt-cinq ans au Ferrol, à Carthagène, à Malaga, etc. etc.

La nature a placé à Cherbourg les moyens de surmonter les plus grandes difficultés qu'on peut envisager dans ce genre d'ouvrage. Un port et un bassin déjà établis; une grande quantité de bateaux sur le lieu même et dont on peut encore augmenter le nombre; des montagnes voisines du port et de la côte, et une abondance de pierres propres à la fondation de cette jetée; la facilité d'en faire des amas sur différents points, peu de transports par ce moyen; une population nombreuse et déjà accoutumée depuis longtemps aux travaux du port; voilà bien des avantages que tout le monde est à portée de connaître.

On peut croire que quelques bataillons cantonnés sur la côte et employés à l'extraction de la pierre; une compagnie de canonniers marins formée et exercée à l'instar de celle des grands ports, pourraient être d'un grand secours, soit pour armer les forts au cas d'insulte de la part de l'ennemi, soit pour conduire les bateaux et y charger la pierre toutes les fois que le temps permettrait de la porter aux endroits de la jetée désignés par l'ingénieur chargé de cette opération, au moyen de balises ou de bouées disposées à cet effet.

La pierre serait successivement remplacée aux dépôts des différents points de la côte, et sur les quais, par celle qui y serait apportée chaque jour. On pourrait maçonner, en outre, de vieux bâtiments et les échouer de distance en distance dans la direction de la digue, de manière à ce qu'ils en fissent eux-

mêmes partie et se trouvassent noyés dans les gros quartiers de pierre qu'on réserverait pour en couronner la surface à partir du niveau des basses mers *vives eaux*.

On peut se procurer à cet effet le plus grand nombre possible de vieux bâtiments dans les différents ports ; on pourrait même en tirer beaucoup de la Hollande et à très-bas prix, il suffit qu'ils soient en état de faire la traversée dans la plus belle saison.

Nous observerons qu'on rétrécirait la rade beaucoup trop, en fondant les jetées dans la direction du fort du Hommet et de l'île Pelée, ainsi qu'il a été proposé d'après un ancien projet ; il y a de plus un avantage réel à se procurer plusieurs passes combinées de manière à ce qu'on puisse entrer ou sortir par une d'elles, lorsque le vent est contraire dans l'autre. Il paraît que ce serait un inconvénient que de n'en avoir qu'une au milieu de la jetée ; on serait obligé de lui donner une trop grande ouverture qui laisserait la rade exposée à la mer du large ; l'emplacement du mouillage deviendrait trop rétréci, et la sortie ou l'entrée en seraient également difficiles, lorsque le vent y serait directement contraire.

On remplira plus sûrement les vues du Gouvernement, sans perdre aucun des avantages appartenant à la rade de Cherbourg et à sa position, en se ménageant deux passages, ce qui donnera toujours une grande facilité pour l'entrée et la sortie lorsque les flottes seront nombreuses, et sans exposer davantage son intérieur à la force de la mer du large.

On peut observer que l'espace compris entre l'île Pelée et la pointe de Querqueville étant occupé par une ou deux jetées sous l'eau dans une direction donnée et telle que les deux passes qui se trouveront entre les bouts de la digue et les deux forts projetés, soient défendues et protégées par le feu de ces mêmes forts ; on peut observer, dis-je, qu'à ce moyen la surface de la rade deviendra au moins double de ce qu'elle était dans les projets antérieurement donnés sur Cherbourg, et notamment celui dont nous venons de parler. Ceci devait suffisamment répondre aux reproches que quelques personnes ont cru pouvoir faire de n'avoir pas porté les jetées à quatre cents toises plus au large ; on pourrait leur demander ce qu'eût été la rade de Cher-

bourg si on eût suivi l'ancien projet déjà donné de fermer seulement la partie comprise entre la pointe du Hommet et l'île Pelée, au moyen d'une digue qui aurait parti de chacun de ces deux points et n'aurait laissé qu'un passage au milieu (*).

Il est évident qu'une rade fermée de la manière proposée en dernier lieu, réunit en grande partie les objets d'utilité d'un port, et qu'un port sans rade fermée pourrait, au contraire, ne remplir aucun objet et n'être d'aucune utilité relativement aux avantages qu'on aurait désiré se procurer dans la Manche.

Les ouvrages déjà commencés snr l'île Pelée et sur la pointe du Hommet en font désirer la continuation, et ont aussi dû précéder ceux de la jetée proposée.

Ce serait alors qu'on reconnaîtrait tous les avantages qui appartiennent exclusivement à la position de Cherbourg sur tous les autres ports de la Manche; et quand bien même on voudrait

(*) Il convient d'apprendre à toutes les personnes qui, n'étant pas suffisamment instruites sur tout ce qui s'est passé relativement aux travaux de Cherbourg, ont jugé à propos de dire ou de répéter qu'on avait un tel empressement de jouir, qu'on y avait procédé sans un examen assez réfléchi, et même sans connaître la profondeur de la rade ; il convient, dis-je, de leur observer qu'un comité composé de douze officiers généraux fut tenu à Paris le 12 avril 1788, chez le *duc de Beuvron*, et fut présidé par le *maréchal de Castries*, ministre de la marine, et le *bailli de Suffren*, vice-amiral; qu'il y fut résolu que les deux digues qui laissaient trois passages seraient réduites à une seule digue qui n'en laisserait que deux; la direction, telle qu'elle existe aujourd'hui, fut approuvée, et il est à présumer que rien de tout cela ne fut fait sans un examen très-approfondi et très-médité sur tout ce qui pouvait être relatif à la position de Cherbourg; il est de plus à présumer qu'on avait sous les yeux des plans très-fidèles et très-bien sondés, n'en déplaise à tous ceux auxquels il a plu d'en croire ou dire autrement.

Ce dernier arrêté, sans rien changer au fond du projet, ajoutait encore à l'étendue et à la tranquillité de la rade, en fermant la passe du milieu; il lui conservait l'avantage d'y avoir des vaisseaux mieux rassemblés, plus en ordre, et mieux protégés par les batteries et les forts.

On y examina les moyens indiqués par MM. Grognard et Lambert, et leur projet de fonder plusieurs forts sur *le Banc du Bec* et sur *les îlots Saint-Marcouf*, pour défendre la rade de *La Hougue*; mais la seule inspection des lieux, la direction du *Banc du Bec* et de la quantité d'eau qui s'y trouve, ne servirent qu'à résoudre définitivement la question en faveur de la position de *Cherbourg*.

(Note de M. de La Bretonnière.)

s'y procurer, par la suite, un port d'armement, cet ouvrage ne doit avoir lieu, dans tous les cas, qu'après celui de la rade.

On peut donner aisément l'aperçu du nombre de toises cubes qui seraient contenues dans cette jetée, et, en l'estimant au plus haut prix, le résultat n'en serait pas aussi considérable qu'on l'imaginerait d'abord.

On observera qu'un ouvrage de ce genre ne peut que se consolider de plus en plus, et durera autant que le monde, avec quelques précautions et un peu d'entretien.

Je répète qu'on ne doit point considérer la digue, dans ce moment, comme couronnée d'ouvrages, mais seulement comme un rempart opposé aux effets de la mer, derrière lequel les vaisseaux trouveront un abri sûr contre ceux de l'ennemi, qui ne pourrait les y attaquer sans s'approcher des forts du Hommet et l'île Pelée, ce qu'il ne hasardera jamais.

On sait, d'ailleurs, que si Cherbourg était en état d'offrir un asile à quelques vaisseaux de guerre seulement, qui y resteraient en station, l'ennemi serait dans une inquiétude continuelle sur le sort de ses convois, et serait obligé de conserver des vaisseaux en bien plus grand nombre, répartis dans ses différents ports.

Mais, dans les circonstances actuelles, les convois ennemis ne sont jamais troublés; quelques corsaires seulement osent s'approcher des côtes d'Angleterre, à la faveur des longues nuits, et n'y font la course que d'une manière incertaine et timide, sans être soutenus par nos bâtiments de guerre. Les vaisseaux anglais, au contraire, sont dispensés d'être jamais sur leurs gardes dans la Manche, et c'est avec raison qu'ils s'en attribuent la propriété, en l'appelant: *English Channel.*

Si l'exécution de la jetée à pierres perdues que je propose éprouve des objections, j'observerai que les personnes de l'art, auxquelles j'en ai communiqué le projet, ne l'ont pas regardé comme impraticable, mais, au contraire, d'une exécution simple et qui n'est pas sans exemple; qu'elle réunit, en grande partie, les avantages qu'on se propose d'en retirer; qu'on a cherché à donner aux jetées la direction la plus rapprochée de celle des courants; que les moyens à employer, pour se procurer un port à La Hougue, en forçant la nature à grands frais, peuvent être employés plus utilement à Cherbourg, pour y former une rade

avec moins de dépense, et qu'elle réunira beaucoup plus d'objets d'utilité et moins d'inconvénients qu'un port dont la rade sera toujours foraine, ouverte à l'ennemi et à ses brûlots, malgré les sommes immenses qu'il en coûterait pour la fortifier; qu'enfin, si les travaux proposés pour former la rade de Cherbourg étaient regardés d'une exécution douteuse, ils le deviennent encore plus à La Hougue. La mer n'est pas moins grosse dans ce dernier endroit, lorsque le vent souffle du N. à l'E., et les courants y sont beaucoup plus violents, ce dont les plus grands inconvénients doivent résulter, abstraction faite de tous les avantages qu'on rencontre à Cherbourg, relativement à la position et aux autres commodités comparées avec celles dont La Hougue est environnée, lorsque surtout il s'agit de la manœuvre des flottes et vaisseaux de guerre, que, dans aucun cas, il ne faut pas comparer avec celle d'un bâtiment particulier (*).

Le résultat en parut alors infiniment économique, en le comparant avec les dépenses les plus modérées, demandées pour faire un port à La Hougue, d'après le projet de M. Lindet, ingénieur des travaux de la marine.

On doit nécessairement rencontrer de nouvelles difficultés à chaque pas, lorsqu'il s'agit de creuser un port, en forçant la nature, et cela ne peut avoir lieu sans de grands sacrifices de temps et d'argent. Tout le monde sait que dans un déblaiement de terres aussi considérable qu'exigerait une pareille opération à La Hougue, rien ne peut garantir le succès de l'exécution. On peut trouver, sous terre, une quantité de sources telle que la continuation des travaux devienne impossible, ou au moins sujette à de nouveaux frais de temps et d'argent, sur lesquels on n'aurait pas compté d'abord. L'impossibilité même pourrait bien n'en être reconnue qu'après des travaux considérables et devenus en pure perte.

Aucun risque de ce genre dans les travaux proposés pour la

(*) On avait joint ici un aperçu du nombre de toises cubes de pierres nécessaires à la construction des deux digues proposées, en les évaluant au plus haut prix; mais ce tableau n'offrirait rien d'intéressant et qui ne soit connu de tout le monde, depuis l'entreprise des digues actuelles.

(Note de M. de La Bretonnière.)

rade de Cherbourg, puisqu'ils sont d'une nature toute différente; ce ne sont point des bâtardeaux et accessoires aussi dispendieux que l'ouvrage même, à l'abri desquels on veut creuser un port et faire des fouilles ; mais, au contraire, un rempart à pierres perdues qu'on veut jeter dans la mer, dans une profondeur d'eau connue, dont le nombre de toises est à peu de chose près connu, et dont le prix ne peut varier considérablement, dont l'exécution n'offre aucune impossibilité, d'un genre uniforme et qui n'est pas sans exemple, qui ne demande point des ouvriers payés à grands frais, auquel tout le monde peut être indifféremment employé, pour lequel les matériaux sont à portée, sur le lieu même et en abondance (*).

Je dois ajouter ici que l'importance de la position de Cherbourg la rend en même temps sujette à une infinité de précautions, puisqu'elle serait le point le plus avancé vers les côtes d'Angleterre et de la rade de Spithead, où les ennemis rassemblent leurs forces en temps de guerre, et font leurs grands armements. On serait donc obligé d'y être continuellement sur ses gardes contre toute entreprise, et dans une surveillance infatigable sur tous ses mouvements. Les vaisseaux doivent y être, pour ainsi dire, dans l'état de *branle-bas*, ainsi qu'à la mer, toujours prêts à appareiller, à attaquer ou se défendre.

Toute communication avec la terre doit donc cesser pour les vaisseaux ou escadres prêts à sortir, et le port peut aisément suppléer à leurs besoins journaliers. Ils doivent se regarder comme en pleine mer, exposés à des appareillages faits à la minute, d'après les signaux de la vigie du Roule, sans qu'aucun motif puisse les en empêcher, aussitôt après le signal ou les ordres reçus. En conséquence, les vaisseaux doivent être mouillés sur des *corps-morts*, ou ancres du port, et non sur les leurs.

(*) Les difficultés vaincues à grands frais, et le désir de créer, en employant des sommes considérables, un temps trop long et toujours précieux à des ouvrages d'une nature si compliquée, qu'on ne peut jamais compter sur les devis qu'on présente en les commençant, attestent, sans doute, le talent et l'étendue du génie de celui qui les a surmontées, mais ne remplissent pas toujours les vues du Gouvernement, qui tendent toujours à l'économie et à la jouissance la plus prompte possible des avantages qu'il aurait voulu se procurer. *(Note de M. de La Bretonnière.)*

Celle d'*affourche* leur appartiendrait tout au plus; mais celle du large, et sur laquelle ils doivent faire leur appareillage, doit toujours appartenir au port.

Il n'est pas de mon ressort d'indiquer les moyens à employer pour mettre le port à l'abri de toutes les entreprises. J'indiquerai seulement quelques objets relatifs à la marine, comme l'établissement d'une tour élevée et servant de vigie sur la montagne du Roule. La création de plusieurs compagnies de canonniers marins, à l'instar des grands ports, qui deviendraient nécessaires à l'armement des batteries de la rade et aux mouvements journaliers du port. Ils pourraient recevoir, à Cherbourg, la même instruction qu'à Brest, et dès lors les marins des côtes du Havre et de la presqu'île seraient dispensés d'aller y servir en cette qualité.

L'établissement d'un hôpital dans le local de l'abbaye et de quelques magasins dans les terrains voisins du fort du Galet, etc., etc.

La manière de défendre la rade et d'y embosser les vaisseaux en cas d'attaque deviendrait l'objet d'un second Mémoire.

Passons maintenant au tableau de comparaison des avantages et désavantages respectifs des rades de Cherbourg et de La Hougue. J'observerai de ne mettre en avant que des faits incontestables, reconnus par tous les marins, et susceptibles d'être vérifiés sur le plan des lieux mêmes, ce qui entraînera nécessairement quelques répétitions relativement aux principaux points sur lesquels j'ai cru devoir appuyer mes idées.

J'ajouterai que l'opinion d'autrui n'a nullement dirigé la mienne, encore moins le chapitre des considérations quelconques; mais seulement les connaissances locales que j'ai été à même d'acquérir dans les différentes missions dont j'ai été chargé dans la Manche, tant pour la correction des cartes que pour l'établissement des feux de cette partie des côtes.

D'ailleurs, l'examen de cette importante question vient d'être confié à MM. de Fourcroy et Grognard, dont le mérite et les talents connus ne peuvent manquer de fixer les opinions sur celui des deux emplacements qui réunira le plus d'avantages. Le parallèle que je vais établir entre les deux positions leur fournira peut-être quelques moyens de la résoudre, et d'aper-

cevoir les objets relatifs à la marine sous leur véritable point de vue.

PARALLÈLE

ÉTABLI ENTRE LA POSITION ET L'ÉTAT ACTUEL DES RADES DE CHERBOURG ET LA HOUGUE.

(PAR LE MÊME.)

La rade de CHERBOURG est située au centre de la Manche, commande également à ses différents points, et peut être considérée comme le poste le plus avancé vers les côtes d'Angleterre, et le plus commode pour surveiller les mouvements de l'ennemi. La position est surtout avantageuse pour en imposer aux îles de Jersey et Guernesey, qui, dès le premier instant de la guerre, gênent infiniment le cabotage, et rendent à peu près nul le commerce de nos ports de la Manche.

La rade de LA HOUGUE *réunit à peu près les mêmes avantages à certains égards, mais est plus enfoncée au sud du cap de Barfleur, vers les Veys d'Isigny.*

La rade de Cherbourg, dans son état actuel, est ouverte et battue par les vents les plus à craindre dans l'hiver, depuis l'O. jusqu'au N.-E.

La rade de La Hougue, quoique plus à l'abri de ces mêmes vents depuis l'O. jusqu'au N., est aussi ouverte aux vents depuis le N.-N.-E. jusqu'au S.-E. qui y battent en côte, rendent la mer très-houleuse, et sont les plus dangereux.

La rade de Cherbourg n'est point exposée à la force des

La rade de La Hougue, au contraire, est traversée par les

courants. On sait assez que la force des marées ne se fait sentir qu'au large de l'Ile Pelée, et près des caps ou pointes les plus avancés dans la mer.

courants violents des Veys d'Isigny ; ils y empêchent les vaisseaux d'éviter de bout au vent, et la mer du N.-E. au S.-E. y occasionne des roulis et des tangages pareils à ceux qu'on éprouve en pleine mer.

La tenue des ancres est bonne à Cherbourg ; le fond y est de sable, peu élevé, et n'est curé et mêlé de corail qu'aux environs du fort du Hommet ; on y rencontre des huîtrières, dont la position varie et ne nuit pas au mouillage.

La tenue des ancres est également bonne à La Hougue ; le fond y est généralement de glaise et argile couverte d'un sable fin.

On peut embarquer et débarquer facilement à différents points de la côte, depuis la pointe de Querqueville jusqu'à celle du cap Lévi. Une flotte entière y ferait aisément de l'eau ; le mouillage des vaisseaux ne serait pas éloigné des forts, et ne sera jamais difficile à protéger. On peut aisément communiquer avec la terre à toutes les heures de jour et de nuit.

Les vaisseaux sont mouillés à plus d'une lieue au large à La Hougue ; on est obligé d'y combiner l'heure des marées pour le départ et le retour des chaloupes à bord, pour peu que la mer soit grosse ; ce qui arrive très-ordinairement, attendu la force du courant et l'ordre invariable des marées qui se trouvent souvent en opposition avec le vent qui règne, ce qui rend la mer houleuse, et les embarquements et débarquements pénibles, souvent même impraticables, attendu que la plage ou estran couvre et découvre, à chaque marée, de six à huit cents toises. Le service oblige d'envoyer souvent des embarcations à terre, qui ne pourraient revenir que pendant la nuit, ce que la discipline des escadres ou armées à l'ancre ne

Cherbourg est dominé par la montagne du Roule, sur laquelle on peut se procurer, à peu de frais, la plus belle et la plus importante découverte qui soit auprès d'aucun port de guerre; de laquelle on peut commander pour ainsi dire et déterminer les mouvements et la route des bâtiments en station à Cherbourg, conséquemment à la route et à la manœuvre des ennemis qu'il serait possible de découvrir à plus de dix lieues au large dans les beaux jours, et au moyen d'une tour peu élevée. Cet avantage est inappréciable, attendu le rétrécissement du canal dans cette partie, et n'a lieu dans aucun port de la Manche. Cette vigie servirait encore à garantir la rade de toute surprise, elle peut avertir et commander également les différents points de la côte, par les moyens qu'elle offre de surveiller les mouvements de l'ennemi, et de connaître ses projets par la direction de la route.

Si, comme on n'en peut douter, la rade de Cherbourg est un jour fermée, au moyen d'une ou plusieurs digues, il est possible d'en combiner les passes de manière à ce qu'aucun vent

peut admettre dans les rades foraines et peu éloignées de l'ennemi.

La Hougue ne peut jamais avoir aucun de ces avantages, attendu sa position plus enfoncée au sud du cap de Barfleur. Il faudrait y avoir recours aux courriers et aux signaux de correspondance placés à différents points de la côte; on sait qu'alors l'exécution en devient toujours lente et sujette à des erreurs irréparables. Les bâtiments au mouillage, sous La Hougue, peuvent d'ailleurs être aperçus et distingués facilement par l'ennemi, ce qui n'est pas, à beaucoup près, si facile à Cherbourg, où les bâtiments sont mouillés plus près de terre et sont mangés par la montagne du Roule.

Les positions de la Hougue et de Cherbourg ont également l'avantage de recevoir les ordres du Gouvernement, et de lui faire parvenir les nouvelles de la côte d'Angleterre, en moins de quarante-huit heures.

La rade de la Hougue n'aura jamais cet avantage; elle sera toujours foraine, et la nature se refuse à ce qu'elle puisse jamais être fermée aux efforts de la mer du large. Les vents du N. à l'E.

ne puisse gêner l'entrée et le départ des bâtiments destinés pour les différentes parties de la Manche.

forcés qu'on attend souvent longtemps pour sortir des ports d'Angleterre et de la Manche, sont précisément ceux qui y battent en côte et empêchent d'en sortir, attendu les difficultés qu'on trouverait à doubler la pointe du Gavandal, celle de Tatihou, et le cap de Barfleur, surtout pour les flottes nombreuses.

Aussitôt qu'on est en dehors de l'île Pelée, la manœuvre des flottes et des vaisseaux de guerre ne peut être gênée par aucun danger; ils peuvent alors passer à l'ordre de bataille ou de marche qui leur convient, suivant les circonstances, et même à vue de l'ennemi qui serait signalé par la vigie du Roule.

La position de la Hougue n'offre pas, à beaucoup près, les mêmes avantages. D'après ce que nous venons de dire, chaque bâtiment est d'abord obligé de s'occuper de sa sûreté particulière en appareillant, avant de songer aux mouvements généraux de la flotte ou escadre dont il fait partie; les courants et l'enfoncement de la baie d'Isigny peuvent obliger à des mouillages hasardés et dangereux devant l'ennemi. Dès ce moment, on ne peut établir aucun ordre ni ensemble dans les mouvements d'une flotte.

Le changement de marée est à peu près indifférent pour les bâtiments et même les flottes entières qui sont à une lieue au large de la rade de Cherbourg.

Il n'en est pas de même à La Hougue. Le changement de marée dans le ras de Barfleur est tellement brusque, qu'il peut aisément séparer les flottes les plus nombreuses, et occasionner, à cet égard, des événements irréparables.

Le mouillage de la rade de Cherbourg sera toujours plus réuni, plus près de terre, mieux protégé par le feu des forts,

Le mouillage de la rade de La Hougue a, sans doute, plus d'étendue, mais le danger de mouiller trop près des pointes

mieux fermé, plus facile à défendre et moins ouvert aux entreprises de l'ennemi et à ses brûlots. On peut aisément y mouiller par ordre de divisions, et y embosser les vaisseaux, de manière à défendre eux-mêmes la rade qu'ils occupent.

Ceci rappelle l'indispensable nécessité de les y tenir sur des corps-morts, ou ancres du port. Le voisinage de l'ennemi et les occasions fréquentes de se défendre et d'attaquer exigent que les bâtiments de guerre en station à Cherbourg soient toujours prêts à appareiller à la minute et aussitôt l'ordre reçu. On sent assez que cela devient impossible aux bâtiments qui sont mouillés sur leurs ancres, et que leurs appareillages ne peuvent se faire qu'avec lenteur et peu d'ordre ou d'ensemble, par différentes causes qu'il n'est pas plus possible de prévoir que d'empêcher.

du Gavandal et du Banc du Bec gêne infiniment l'ordre et l'ensemble des mouvements d'une flotte; elle y sera toujours moins rassemblée, moins forte, moins soutenue par les batteries de terre destinées à protéger son mouillage, et plus exposée aux brûlots que l'ennemi pourrait y introduire à la faveur du courant seul. Les circonstances du voisinage de l'ennemi sont d'ailleurs communes aux deux rades, et d'après ce qu'on vient de dire, et la seule inspection des plans, il est aisé de reconnaître que la rade de la Hougue offre beaucoup moins de facilités, en général, pour tous les mouvements possibles des flottes et même des vaisseaux de ligne.

Ces considérations, à la vérité moins sensibles pour les mouvements d'un bâtiment seul, ou même d'un petit nombre, le deviennent infiniment davantage pour les flottes nombreuses et les vaisseaux de ligne que le voisinage de l'ennemi oblige toujours de calculer leur mouvement sur les vents, les marées, la précision et la célérité de leurs manœuvres.

On ne doit pas, d'ailleurs, regarder la partie comprise entre le Banc du Bec et la côte, depuis La Hougue jusqu'aux îles Saint-Marcouf, comme une rade où les vaisseaux de guerre pourraient

mouiller indifféremment, ainsi que quelques personnes l'ont indiqué, attendu qu'on y serait couvert par le Banc du Bec.

J'observerai d'abord, à cet égard, qu'il reste communément de basse mer vingt-cinq à trente pieds d'eau sur ce banc, et qu'il ne met nullement à couvert de la mer du N.-E. qui est, en général, très-mauvaise dans la baie d'Isigny. On peut, d'ailleurs, s'en rapporter aux pilotes pratiques des différents lieux, pour ne pas mouiller les vaisseaux trop près de terre, et de manière à gêner leur appareillage, ce qui ne manquerait pas d'avoir lieu entre le Banc du Bec et la côte. Tout marin peut se convaincre de cette vérité, d'après l'inspection du plan. Les jusants sont, d'ailleurs, très-violents entre le Banc du Bec et la terre ; on y est dans le fort du courant des Veys d'Isigny : la plage y est plate, semée de rochers en différents endroits, et découvre de sept à huit cents toises. On y serait tellement affalé avec un vent de N.-E. forcé, qu'on y serait souvent retenu par le vent le plus favorable pour sortir de tous les autres ports de la Manche et de l'Angleterre. On conviendra que les inconvénients d'une pareille position sont incalculables.

Les appareillages se font éga-

Les appareillages sont faciles

lement sans difficulté à Cherbourg, lorsque les vents sont du S.-O. à l'O., surtout en prenant l'heure de la marée. On n'y trouve aucun des inconvénients cités ci-à côté dans la rade de La Hougue.

à la Hougue, lorsque les vents sont du S.-O. à l'O.; mais on observera que ce sont ceux dont on fait le moins d'usage.

Nous observons de plus que les marées toujours traversières à deux lieues au large de Cherbourg, et la force des courants de la Manche, donnent aux bâtiments qui y seraient retenus par des forces supérieures, beaucoup de facilités pour en sortir et leur dérober la connaissance de leurs nouvements.

Il est beaucoup moins facile, à La Hougue, de se soustraire à la surveillance des croiseurs, attendu qu'on y est dans un golfe, et que les dangers de la côte ajoutent encore aux difficultés d'éviter des forces supérieures.

Cherbourg est déjà pourvu d'un grand nombre d'objets de détails relatifs à la marine, et accessoires à l'établissement d'une rade ou d'un port. Il est inutile de détailler tous les avantages qu'il réunit à cet égard, puisqu'il y a déjà un bassin très-considérable, précédé d'un avant-port revêtu de quais très-commodes.

A La Hougue, rien n'est fait et tout est à créer. Il n'y a pas même de cale ni de quai qui puisse faciliter l'approche, l'embarquement et débarquement des matériaux de première nécessité. La plage découvre sept à huit cents toises à toutes les marées, et n'offre aucune commodité pour mettre les chaloupes et autres effets en sûreté.

On pourrait jouir de la rade de Cherbourg avant la perfection des travaux, et ils peuvent être commencés quinze jours après l'ordre reçu. Une population nombreuse est accoutumée depuis longtemps à ce genre de travail. Sur le seul ordre d'un entrepreneur, on est certain de mettre à la minute cinq cents

L'assemblage seul des matériaux qu'il faut faire à La Hougue pour établir les objets de première nécessité, exigerait d'abord une dépense et une perte de temps qu'on ne peut concilier avec les besoins de la guerre et les avantages dont on se propose de jouir, sous peu de temps, d'une rade fermée dans la Manche.

chevaux en mouvement, et des ouvriers à proportion, au jour et à l'heure indiqués. On les renvoie ou on les rappelle avec la même facilité, suivant le temps et l'heure des marées. La présence et le secours de quelques bâtiments de guerre ne servirait qu'à les accélérer.

Tous les ouvriers nécessaires sont réunis en grand nombre à Cherbourg. Il ne s'agit que d'y établir un ordre tel que les travaux ne soient jamais interrompus, que les différents ateliers ne soient jamais oisifs, qu'il n'y ait point de temps perdu dans les transports, ni aucune confusion dans les ouvrages, ni dans les salaires. La pierre et les accessoires nécessaires à la construction de la digue se trouvent en abondance sur la côte et les environs de Cherbourg.

Outre l'immense quantité de matières de toute espèce qu'il serait indispensable de rassembler à La Hougue, pour y commencer des travaux, il faudrait encore y appeler quantité d'entrepreneurs, d'ouvriers et d'ateliers de tous les genres, qui ne s'y trouvent pas.

On ne trouve que du sable vaseux sur les côtes voisines de La Hougue, et on ne peut s'y procurer de la pierre qu'en la tirant des côtes de Réville et Montfarville.

D'après cet exposé comparatif des lieux, il semble qu'on peut assurer, sans crainte d'être contredit, que la quantité de travaux nécessaires pour se procurer, à La Hougue, une rade telle que le Gouvernement le désire, excède infiniment ceux au moyen desquels on propose de fermer celle de Cherbourg, et qui suffisent désormais pour la rendre plus commode et plus sûre à tous égards. On peut ajouter qu'une partie des objets relatifs à sa sûreté contre les attaques de l'ennemi sont remplis, depuis l'entreprise des deux premiers forts commencés, ce qui n'a pas lieu à La Hougue à beaucoup près.

Nous terminerons par observer à ceux auxquels la rade de Cherbourg ne paraîtrait pas suffisamment étendue, que quand

nos armées auront la supériorité dans la Manche, la rade de La Hougue pourra, dans tous les cas, vu la proximité, suppléer à celle de Cherbourg, sans difficulté et sans crainte d'aucun inconvénient, attendu que, dans ce cas, toute la Manche est une rade de beau temps, et qui appartient au plus fort, puisqu'on y mouille partout pour résister à la force des marées, et pour gagner ou conserver les avantages du vent ou d'une position sur l'ennemi.

Dans le cas contraire, et qu'il convient de considérer comme fréquent, où nous n'aurons dans la Manche que quelques bâtiments ou escadres légères en station, pour y assurer le passage de nos convois, ou inquiéter ceux de l'ennemi, la rade de Cherbourg sera toujours plus que suffisante, et située beaucoup plus avantageusement à tous égards.

On peut donc conclure que si ces deux emplacements ont quelques avantages communs, celui de Cherbourg en réunit beaucoup qui lui sont particuliers, et qui appartiennent à sa position, indépendamment des travaux qui y sont déjà faits ou commencés, et le seul qui reste à faire pour remplir l'objet désiré.

RÉFLEXIONS

SUR LES TRAVAUX DE LA RADE DE CHERBOURG, EN 1784,

PAR M. DE CESSART.

Le 31 août 1784, en attendant l'arrivée de M. le maréchal de Castries, il a été tenu à Cherbourg, chez le sieur de Cessart, un comité, composé de MM. les chevaliers de Fleurieu (1) et de Borda,

(1) Charles-Pierre Claret de Fleurieu, né à Lyon, le 22 janvier 1738, était entré dans la marine dès l'âge de quatorze ans. Après la guerre de Sept-Ans il se livra avec un grand succès à l'étude des sciences nautiques. Appelé à Paris, par M. de Choiseul, il y travailla avec Berthoud au perfectionnement des montres marines. Il fit de nombreux voyages sur mer et en rapporta

capitaines des vaisseaux du Roi, et de M. de la Millière, intendant général des ponts et chaussées, concernant différents objets relatifs au projet de la rade de Cherbourg, *d'où il a résulté des réflexions très-intéressantes.*

1° La conséquence et l'étendue du projet mises en considération, on a demandé au sieur de Cessart quels étaient les moyens d'exécuter le plus promptement possible les travaux de la rade de Cherbourg, vu que des raisons d'État font désirer la plus grande célérité.

2° On est convenu d'une somme de plusieurs millions à dépenser en 1785, en assurant que les années suivantes on continuerait les fonds *sur le même pied*, proportionnellement aux progrès du travail.

Le sieur de Cessart promit, au cas que les approvisionnements ne manquassent point, de faire construire dix caisses par année et de faire déposer aux embarcadères trente mille toises cubes de pierres, pour le transport desquelles il faudrait au moins cent cinquante navires chasse-marées, afin d'accélérer le versement de la pierre dans les caisses coniques.

3° MM. de Fleurieu et de Borda ont demandé, d'après l'accident arrivé au deuxième cône, qu'on donnât plus de solidité aux autres, désirant qu'ils fussent bordés en madriers de deux pouces d'épaisseur, depuis la ligne des basses mers jusqu'à leur sommet.

4° La hauteur de six pieds dont les cônes excèdent la plus haute mer a été trouvée superflue, excepté pour ceux qui doivent fermer l'entrée des passes, et on a demandé que chacun des cônes intermédiaires entre les passes n'excédât point les hautes mers. Le sieur de Cessart avait proposé d'abord et regardé comme plus avantageux, sous les rapports de la politique et de l'économie, de n'élever les cônes qu'à la hauteur des mers de mortes

une riche collection de cartes. Il se disposait à faire une histoire critique et raisonnée de la navigation. En 1776, le Roi créa pour le savant marin l'emploi de directeur général des ports et arsenaux. C'est en cette qualité qu'il fut consulté sur les travaux de Cherbourg. Fleurieu fut appelé, le 27 octobre 1790, au ministère de la marine. Il n'y passa que sept mois. Il est mort, à Paris, en 1810. Il avait épousé, en 1792, M[lle] Aglaé d'Arcambols, mariée en secondes noces à Eusèbe Salverte. Cette dame est auteur d'un roman intitulé *Stella, Histoire anglaise*. Paris, 1800, 4 vol. in-12.

eaux, afin qu'au moment de la pleine mer, ils fussent couverts de sept pieds d'eau. L'ennemi trompé qui pourrait entreprendre de s'introduire dans la rade ne le pourrait faire, ainsi que dans le premier cas, sans s'exposer à un péril certain.

On regarderait alors la rade de Cherbourg comme pouvant se défendre par elle-même, et les cônes ainsi couverts d'eau bien plus difficiles à détruire par l'ennemi et moins exposés aux effets des grosses mers.

5° Le sieur de Cessart objecta seulement l'inconvénient qu'il y aurait de conduire à la mer les caisses coniques avec si peu d'élévation au-dessus de l'eau, particulièrement au moment de l'immersion, opération délicate qu'il est nécessaire de faire avec sécurité à la haute mer comme à la plus basse; il proposa de pratiquer une galerie supérieure au-dessus de la haute mer, qu'on pourrait démonter lorsque les cônes seraient parfaitement remplis de pierres; on lui donna toute liberté à cet égard.

Le remplissage des cônes en pierres fut regardé avec raison comme un travail principal par la promptitude qu'il exigerait toujours pour prévenir les coups de vent semblables à celui du 18 août 1784.

6° En général, tous les procédés et les manœuvres dont on a fait usage jusqu'à ce jour, furent trouvés très-convenables et d'une exécution facile avec les précautions ordinaires connues par les marins, et au moyen desquelles il n'est pas encore arrivé d'accidents.

7° Ces réflexions et celles que le sieur de Cessart a faites depuis, lui ont fait concevoir qu'il serait peut-être possible de simplifier le premier projet; qu'au lieu de placer les cônes base à base, il suffirait de les éloigner les uns des autres de trente toises, en remplissant les intervalles par des digues à pierres perdues qui s'élèveraient au niveau des hautes mers, avec un talus de 45 degrés au dehors et au dedans de la rade.

8° Ces nouvelles dispositions procureront une plus grande économie pour l'État et une exécution plus prompte; car enfin que demande-t-on? qu'il soit placé des obstacles, quelconques qui ferment la rade de Cherbourg assez puissamment, pour que les vaisseaux du Roi en plus grand nombre possible y puissent être en sûreté et à l'abri de l'insulte de l'ennemi; que ces obs-

tacles soient placés de manière à ne point être aperçus, qu'ils offrent seulement des entrées ou des passes faites pour les vaisseaux de Sa Majesté, avec des feux de protection contre ceux de l'ennemi qui voudrait forcer les entrées de ces passes.

9°. Il est très-essentiel maintenant de remarquer qu'il se forme des remous ou du calme autour des cônes, tant à basse mer qu'à haute mer, et que ces remous s'étendent à une demi-encâblure au moins, c'est-à-dire à cinquante ou soixante toises, soit qu'il vente au large, soit que les vents suivent la direction du flot ou du jusant, le calme se trouve toujours dans la partie du côné opposée au mouvement de la vague. L'on doit s'attendre encore à une plus grande tranquillité dans les courants et les jusants, lorsque la branche du môle ou côte de Querqueville sera exécutée.

L'effet de l'angle d'incidence formée par le flot sur la digue et le fort du Hommet, et qui porte la mer aujourd'hui contre les premiers cônes, n'aura certainement plus lieu, le flot se perdra dans l'immensité de la rade qui contiendra une superficie d'une lieue carrée au moins.

10° M. de La Bretonnière, commandant de la marine à Cherbourg, a fait l'expérience en 1784, de l'effet du remous et des courants autour des cônes, avec le ponton le *Saint-Bavo*, de huit cents tonneaux; ce navire, placé en dehors des cônes, filait trois nœuds, il ordonna de le faire passer en dedans de la rade, à une encâblure des cônes; dans cette position, ce navire ne fila plus qu'un nœud: voilà déjà un avantage reconnu sur une petite partie du môle; il est certain que la marine en retirera un bien plus considérable lorsque la ligne des cônes sera perfectionnée sur trois mille toises d'étendue.

Examinons avec attention la construction d'une de ces digues que l'on établirait entre deux cônes, dont les autres seraient espacés de cinquante toises; nous avons remarqué que dans toute la partie opposée au courant il se formera un remous derrière chaque cône de cinquante à soixante toises, où la mer est en tous temps beaucoup plus tranquille. Les cônes n'étant espacés les uns des autres que de trente toises, il est très-certain que la pierre jetée dans cet endroit, garantie par un cône placé au-dessus du courant, ne sera pas plus emportée que les seize cents toises

cubes avec lesquelles on vient d'envelopper le deuxième cône, en observant toutefois de commencer à jeter la pierre contre le cône situé du côté du flot; elle gagnera insensiblement la base du cône suivant, qui lui servirait de point d'appui.

L'expérience du premier cône, sa grande stabilité à une lieue au large, la sécurité qu'il donne déjà aux marins, à qui il offre un abri, font croire que ces cônes sont absolument nécessaires pour fixer invariablement toute espèce de travaux qu'on voudrait entreprendre pour couvrir la rade de Cherbourg.

12° Il ne serait plus question alors que de donner un grand poids à la masse de chaque digue. Nous pourrons déjà compter sur l'expérience du premier cône existant sur la rade, il a éprouvé les coups de mer du 18 août 1784, et tous ceux des mois d'octobre, novembre et décembre suivants, sans aucunes dégradations sensibles.

Ce cône déplace environ deux mille six cents toises cubes d'eau dans les plus hautes mers, et mille neuf cent quatre-vingt-six toises dans les plus basses; son poids total est de cent dix millions cinq cents milliers, celui de l'eau qu'il déplace dans le premier cas est de quarante millions neuf cent soixante-seize milliers, et dans le second cas de trente et un millions deux cent quatre-vingt-neuf milliers, c'est-à-dire que la masse du cône est au poids de l'eau dans le cas le plus désavantageux, comme onze est à quatre, et au moment de la basse mer dans le rapport à peu près de onze à trois.

13° Il est parfaitement prouvé que la mer perd toute sa force sur les plans inclinés qu'on lui oppose, et qu'au contraire les plans perpendiculaires qui se trouvent à sa rencontre éprouvent toute sa violence, on a remarqué que sur les plages de sable où la mer s'amortit insensiblement, les talus ou les pentes n'ont communément que deux et trois pouces par toises; c'est sur ces pentes que les Hollandais forment leurs digues en fascinages et tunages. Sur les plages en galets ou gros graviers, les pentes ont jusqu'à quatre pouces par pied, mais les bases dans tous ces cas sont d'une étendue considérable et souvent impossible à imiter.

Les restes de la digue de la Rochelle, d'une lieue de longueur, couverts deux fois par jour de quinze pieds de haute mer, se

soutiennent parfaitement depuis plus de deux cents années, avec un talus de trois fois sa hauteur (1); cette digue ne pourrait-elle pas faire une autorité assez déterminante pour en risquer une épreuve à Cherbourg, en 1785, en plaçant le troisième cône à la suite du deuxième, couvrant ensuite ce dernier de pierres comme il a été commencé, et formant une digue entre l'un et l'autre.

14° La base des cônes se trouvant donc engagée dans ces digues, n'en recevra qu'un nouvel appui; ainsi, les cônes et les digues intermédiaires se protégeront réciproquement en formant toujours des massifs pleins et continus.

Nous sommes convaincus qu'une digue que l'on entreprendrait sans le secours des cônes serait emportée à mesure de sa construction; les pierres tombant dans une mer continuellement agitée à trente-quatre et trente-six pieds de profondeur, ne se placeraient que dans le plus grand désordre, qu'il serait impossible d'apercevoir, de reconnaître et de pouvoir rectifier. Au lieu que les points d'appui des cônes placés de trente toises en trente toises procureraient, comme nous l'avons dit, des emplacements où la mer serait plus tranquille et à l'abri du flot; on est certain (d'après l'expérience), de former des digues aussi solides que régulières. Il sera aussi très-facile et très-simple de les entretenir en jetant de la pierre dans les endroits qui seraient attaqués par la lame.

Dans la composition du môle, il serait très-prudent de conserver de quatre-vingts toises en quatre-vingts toises, des cônes plus élevés, sur lesquels on placerait des magasins ou retraites au cas de besoin, avec des batteries de mortiers pour suppléer aux forts construits à l'entrée des passes.

15° En supposant qu'on voulût faire une tentative à basse mer pour descendre sur les digues situées entre les cônes, à dessein de les détruire ou d'enlever les batteries de ceux qui seraient les plus élevés, le dessus des digues étant couvert à la haute mer, il serait impossible qu'en six heures de temps l'on pût

(1) Il a lieu de croire que, dans l'origine, cette digue avait plus de hauteur, conséquemment moins de talus; les vues du cardinal de Richelieu n'auraient pas été remplies si la mer eût monté de quinze pieds sur cette digue, que des raisons de commerce ont engagé à démolir en partie.

faire un tort considérable aux cônes et aux digues ; la mer en chasserait bientôt les travailleurs.

On est persuadé d'ailleurs que, dans un temps d'hostilité, le gouvernement entretiendrait toujours des chaloupes canonnières en dedans de la rade pour se porter au besoin sur les attaques ; ces chaloupes trouveraient un mouillage tranquille derrière les cônes les plus élevés, comme nous l'avons dit, et sur lesquels elles trouveraient des magasins et des points de repos pour leurs équipages à la suite d'un gros temps.

16° Exposition du premier projet comprenant soixante-dix-huit cônes.

Le plan que M. de la Bretonnière a remis à M. le maréchal de Castries à Cherbourg, le 2 septembre 1784, détermine les deux branches du môle, entre l'île Pelée et la pointe de Querqueville.

La première branche du côté de l'île Pelée, ayant sept cent quatre-vingts toises de longueur, comprendrait trente cônes de vingt-quatre toises de diamètre, compris les intervalles indispensables entre leurs bases.

La seconde branche, jusqu'à la passe de Querqueville, de onze cent soixante-dix toises de longueur, contiendrait quarante-huit cônes.

D'où il suit que les longueurs des deux parties de môle à faire ont ensemble dix-neuf cent cinquante toises, pour lesquelles il faudrait soixante-dix-huit cônes, suivant le premier projet.

17° Nouveau projet ne comprenant plus que trente-huit cônes, exécution de la première branche proposée.

Les sept cent quatre-vingts toises de longueur de la première branche, peuvent se diviser en quinze cônes de vingt-quatre toises, ci.	360 toises.
Et quatorze intervalles ou digues, de trente toises.	420
Longueur pareille. . .	780 toises.
La seconde branche peut également se diviser en vingt-trois cônes, de vingt-quatre toises, ci . , ...	552 toises.
Et vingt-deux intervalles de vingt-huit toises.	616
Pareille. . . .	1.168 toises.

DÉPENSE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

Suivant les détails particuliers, un cône entièrement perfectionné, compris les augmentations ordonnées pour la solidité, monte à la somme de. . . . . 300.000 liv.

Les quinze cônes de la première partie coûteront.	4.500.000 liv.	
Les remplissages en pierres de quatorze intervalles produiront soixante mille toises cubes, qui reviendront, pour extraction, transport par terre et par mer et versement dans les cônes, à 36 livres la toise.	2.160.000	
	6.660.000 liv.	6.660.000 liv.
Sur quoi il faut déduire l'ouvrage exécuté tant à la rade que dans les chantiers, estimés suivant les états de situation du 1er octobre 1784.	491.660 liv.	
Reste à dépenser pour la première branche de sept cent quatre-vingts toises de longueur, ci pour mémoire.	6.169.000 liv.	

NOTA.—Cette première branche exécutée pourrait couvrir trente vaisseaux de ligne, suivant le plan que M. le vicomte de La Bretonnière a remis à M. le maréchal de Castries, le 2 septembre 1784.

DÉPENSE DE LA SECONDE BRANCHE DE ONZE CENT SOIXANTE-DIX TOISES.

Les 23 cônes à 300,000 livres l'un.	6.900.000 liv.	
A reporter. . .	6.900.000 l.	6.660.000 liv.

Report. . .	6.900.000 liv.	6.660.000 liv.
Les vingt-deux intervalles contenant cent mille toises cubes de pierres, à 36 liv. l'une, ci. .	3.600.000	
Dépense de la seconde branche	10.500.000 l.	10.500.000
Total de la dépense restant à faire pour les deux branches du môle de la rade de Cherbourg.		17.160.000 liv.
Somme pour dépenses imprévues, appointements et autres aperçus.		240.000
Total général suivant le nouveau projet.		17.400.000 liv.

COMPARAISON DE LA DÉPENSE DU PREMIER ET DU SECOND PROJET.

PREMIER PROJET.

Au moyen des augmentations jugées, indispensables pour la solidité de chaque cône, l'estimation monte à 300,000 liv. Les soixante dix-huit qui devaient former le premier projet à ce prix auraient coûté la somme de. 23.400.000 liv.

Somme à valoir pour les dépenses imprévues. . . .	600.000	
Total du premier projet.	24.000.000 liv.	24.000.000 liv.
La dépense du second projet à déduire de cette somme, suivant les détails ci-dessus, est de.		17.400.000
Il en résultera une économie de. . .		6.600.000 liv.

OBSERVATIONS.

Cette économie de 6.600.000 livres devrait être plus considérable au moyen duquel le second projet ne contient que trente-huit cônes, au lieu de soixante dix-huit.

La suppression de quarante cônes à 300,000 livres, devrait opérer une diminution de. . . . . 12.000.000 liv.

Mais il faut observer que tous les vides qui restaient dans le

premier projet entre les cônes sont absolument remplis de pierres jusqu'à la haute mer de mortes eaux, ce qui fait une augmentation très-considérable ; il ne restera point de passage pour le plus petit navire que ceux des trois passes déterminées sur le plan remis à M. le maréchal de Castries.

A Cherbourg, ce 24 septembre 1784.

DE CESSART.

MÉMOIRE HISTORIQUE

DE LA MISE A L'EAU DE LA DEUXIÈME CAISSE CONIQUE DE LA RADE DE CHERBOURG DU 6 ET 7 JUILLET 1784.

Depuis le 7 de juin que la première caisse conique était mise à la mer, l'on s'occupait avec activité des réparations de l'ancienne, construite en 1783, afin de la mettre aussi à la mer le plus tôt possible.

Dès le 3 de juillet cette caisse était prête : le sieur de Cessart fit disposer les cordages et gréements des quatre-vingt-quatre grosses tonnes qui devaient la faire flotter au premier moment favorable.

La brise des vents du Nord-Est qui s'élevait depuis plusieurs jours tous les matins avec le soleil, étant diamétralement opposée à la direction de la remorque, donnait, malgré le beau temps, de l'inquiétude sur la marche de la caisse et faisait craindre de trouver des difficultés de la forcer contre le vent, le jusant, et peut-être contre le flot, en arrivant trop tard au point de l'échouage.

Le sieur de Cessart ayant bien examiné ce qui se passait à la mer, pendant la nuit, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, reconnut qu'un calme parfait régnait au moins quatorze heures de suite. Il proposa à M. de La Bretonnière, le 4 juillet, de faire l'opération de la remorque pendant la nuit : cette proposition parut hardie; mais on assigna pour y réfléchir un comité le soir même chez M. le duc de Beuvron, où se

trouvaient M. de La Bretonnière, M. Duquesne, lieutenant de vaisseau, M. le comte d'Harcourt, et le sieur de Cessart, où après les mûres réflexions, examinant tous les événements possibles qui pourraient survenir, observant que l'obscurité ne devait durer que jusqu'à minuit, où la lune devait paraître, ainsi que le petit jour à deux heures du matin ; et, considérant plus particulièrement encore les avantages du service du Roi, il fut unanimement résolu que l'on partirait à la pleine mer du 6 au soir.

M. de La Bretonnière donna des ordres en conséquence pour toutes les dispositions nécessaires à la remorque de nuit, et le sieur de Cessart fit placer successivement les quatre-vingt-quatre grosses tonnes dans la circonférence de la caisse.

Le poids de cette seconde caisse, à laquelle il avait été nécessaire d'ajouter beaucoup de bois pour réparer les échecs qu'elle avait soufferts le 15 septembre 1783, était de un million trois cent quatre mille livres, plus cent quatre-vingt mille pour son lest en pierre, formant une masse de un million huit cent quatre cent vingt-quatre mille livres.

Pour connaître la pesanteur totale du système flottant à remorquer, il faut ajouter encore le poids de quatre-vingt-quatre grosses tonnes, et trente et une petites, formant ensemble trois cent quatre-vingt-neuf mille livres qui, joint à celui de la caisse, donnait un poids total de *un million huit cent soixante-treize mille livres.*

Comme il était aussi très-essentiel de connaître exactement pendant l'obscurité l'instant où la caisse se mettait à flot, le sieur de Cessart fit placer quatre ficelles du haut de la caisse à des piquets frappés solidement sur le terrain pour que, par leurs ruptures, on connût son flottage afin de donner l'ordre aux cabestans de virer en même temps.

A huit heures et demie, M. de La Roche, inspecteur des ponts et chaussées, chargé par le sieur de Cessart de diriger les opérations de la submersion, monta sur la galerie de la caisse, ainsi que MM. Fergeau, Geligny, Lazousky, sous-ingénieurs, et le sieur Martin, élève, avec ses ouvriers attendant le flot.

A neuf heures vingt minutes, la mer s'étant élevée à onze

pieds autour de la caisse, la quatrième ficelle du côté de terre cassa, et la caisse souleva alors dans sa totalité. On donna ordre aux cabestans de terre d'agir, et la remorque commença.

M. de La Bretonnière, les sieurs de Cessart et Hubert, dans le même canot, parcoururent la première station de la morqure, et ils revinrent à la caisse pour suivre toute l'opération. M. de Chésy était dans un canot à la suite de la caisse.

REMORQUE.

La remorque était formée par un ponton, le *Frédéric-Guillaume*, attaché sur la caisse par une patte d'oie d'environ cinquante toises, commandé par M. de Blanque, lieutenant de vaisseau, sur lequel était établi un nouveau cabestan de la composition de M. Deshayes des Vallons, commissaire de la marine; ce cabestan, servi par quarante hommes, était destiné à virer sur le câble principal fixé au premier point d'appui, formé d'un navire ayant une ancre à la mer de trois mille livres.

La distance, depuis la plateforme où la caisse avait été construite à son point d'échouage, d'environ deux mille toises, avait été divisée en quatorze points d'appui semblables au précédent; c'est-à-dire par des navires plus ou moins gros, avec ancres de deux à trois mille livres; la direction de ces navires en station avait une courbure du côté de l'Est qu'il a fallu faire indispensablement pour vaincre le jusant et donner à la caisse le moins de chemin possible à parcourir.

Quatre chaloupes canonnières à quarante rames chacune, disposées deux à deux, en fil par des câbles frappés sur chacune d'elles, se dirigeaient sur le ponton le *Frédéric-Guillaume*, par d'autres câbles bossés dessus. Le cabestan établi sur ledit ponton virait un grelin ou câble de six pouces de circonférence qui devait se prolonger par des attaches, de point d'appui en point d'appui, jusqu'au point de l'immersion. A mesure que chaque partie de ce gros câble de cent à cent vingt brasses se trouvait enroulée sur le *Frédéric-Guillaume*, on le reportait successivement sur un vaisseau placé en avant.

C'est avec cet appareil et ces dispositions que l'on a commencé

la remorque à neuf heures trois quarts du soir ; et à dix heures cinquante minutes, l'on était déjà parvenu au deuxième point d'appui ; à onze heures quinze minutes, l'on atteignit le troisième ; ensuite, à minuit dix minutes, le quatrième ; à minuit trente-cinq minutes, le cinquième ; à une heure vingt minutes, le sixième ; à deux heures, le septième ; à deux heures quarante minutes, le huitième ; à trois heures dix minutes, le neuvième ; à trois heures vingt-cinq minutes, le dixième ; à quatre heures un quart, le onzième ; après avoir parcouru quelques-unes des premières de ces stations dans cet ordre, les chaloupes canonnières dérivèrent par le jusant, et M. de La Bretonnière les fit quitter. Il vint ensuite de petites brises de terre avec lesquelles on se servit de la misaine du ponton que l'on prit et que l'on laissa selon la variation de ces brises.

NOTA. — La remorque était suivie par M. le duc de Beuvron, M. le comte d'Egmont, Mme la comtesse de Fuentès, Mlle Fanelly, Mme de La Bretonnière, M. de Boutin, dans le canot de M. de Coligny, lieutenant de vaisseau. M. le comte d'Harcourt (1), M. Dumouriez, M. Carbonnier et différents autres officiers, étaient dans le canot de M. le marquis Duquesne, lieutenant de vaisseau, commandant la gabare du Roi le *Porte-Faix*.

Le sieur de Cessart et le sieur Hubert quittèrent à ce point M. de La Bretonnière, pour se rendre sur la première caisse en place et faire préparer le radeau qui devait diriger l'opération de l'échouage dans la distance qu'on devait observer entre chaque cône.

La caisse flottant parfaitement bien, ayant encore trois intervalles des points d'appui à parcourir, est arrivée à six heures dans l'alignement général des môles et à environ cinquante toises à l'Ouest de la première caisse.

Alors, M. de La Bretonnière, en faisant haler sur les diffé-

(1) Marie-François comte d'Harcourt, fils du duc de Beuvron, né à Paris le 18 mai 1755. Il prit à la mort du duc d'Harcourt, François-Henri, mort en 1801, le titre de duc, et mourut le 21 novembre 1839, à l'âge de quatre-vingt-quatre ans. C'est le père de M. le duc d'Harcourt actuel. Il avait épousé le 3 juillet 1780 Madeleine Le Veneur de Tillières, fille de François Tanneguy Le Veneur de Tillières et d'Aymardine-Marie-Antoinette de Nicolaï.

rents cabestans du ponton l'*Aigle*, établi dans le Nord-Ouest, ainsi que la gabare, du brick, près la première caisse et du ponton le *Frédéric-Guillaume:* on ramena la caisse sur le point de son échouage.

Vers les sept heures du matin, on s'est débarrassé des seize tonnes du premier cours extérieur et des huit tonnes du deuxième cours intérieur. Cette opération a été bien faite. M. de Cessart a signalé ensuite la section des vingt-sept tonnes du deuxième rang extérieur qui était à séparer seule à seule dans des points diamétralement opposés. Cette deuxième opération a été un peu plus longue, les ingénieurs ayant été obligés d'examiner ensemble le jeu des couteaux et de remédier à l'inclinaison que la caisse prenait, afin de rétablir toujours son niveau à mesure de son enfoncement.

Comme l'on est arrivé à la fin de la basse mer, les dispositions faites pour arranger la caisse dans son alignement n'ont pas eu lieu; on devait la conduire peu à peu, afin d'éviter le choc des deux cônes, séparés par un radeau. Mais, pour opérer cette nouvelle manœuvre, il s'est perdu un temps qui a pris sur celui de l'échouage. Enfin, le flot est arrivé et la caisse, plongée de trente pieds, a dérivé avec ledit flot, malgré les retenues des quatre gros navires.

Il n'était plus question alors d'échouer, mais de prendre un parti pour la contretenir, afin de la faire échouer à la basse mer de l'après-midi, lorsqu'on l'aurait conduite à sa place; la submersion à faire n'étant plus que de neuf pieds pour toucher le fond de la mer.

M. de La Bretonnière ordonna les dispositions nécessaires à cet effet. Il établit de fortes amarres dessus la première caisse échouée, du ponton le *Frédéric-Guillaume*, d'un sloop et du ponton le *Canada*, placés dans l'Ouest, afin de résister au courant du flot.

M. de Cessart qui avait eu de la fièvre depuis plusieurs jours, la fatigue de la nuit ayant augmenté son accès, fut contraint de se rendre à Cherbourg, dans l'espérance de revenir à la basse mer de l'après-midi, pour faire échouer la caisse des neuf derniers pieds, comme on était convenu, à M. de La Bretonnière. Il laissa ses ordres à M. Hubert. M. de Chésy voulut bien

rester. Il était neuf heures du matin, et l'on envoya tous les équipages prendre du repos et manger.

M. de Chésy, avec plusieurs ingénieurs invités par M. le duc de Beuvron, passèrent sur la gabare du Roi, le *Porte-Faix*, pour s'y reposer, en attendant que toutes les dispositions ordonnées fussent exécutées.

Pendant quelque temps, la caisse bien amarrée par la partie restante au-dessus de la base, étant plongée de trente pieds, parut inclinée à l'Ouest et faire tendre considérablement les câbles.

MM. de Chésy, La Roche et Hubert sortirent de la gabare le *Porte-Faix* pour revenir sur la première caisse et veiller à ce qui arrivait. MM. Fergeau et Lazousky, restés dans la deuxième caisse, firent couper la soupente d'une tonne du deuxième rang extérieur pour redresser l'inclinaison de la caisse. Il était environ onze heures du matin.

Dans cette situation, le sieur Hubert proposa à M. de Chésy de ne pas attendre la basse mer pour faire échouer la caisse, et de faire les dispositions pour profiter de l'étale de la haute mer, en demandant néanmoins conseil à M. de La Bretonnière.

D'après l'approbation de M. de Chésy, le sieur Hubert écrivit à M. de La Bretonnière qui fit réponse qu'il était du même avis, qu'il allait donner les ordres en conséquence et se rendre lui-même auprès de M. de Chésy.

Toutes les dispositions ayant été faites avec toute la dextérité possible par MM. de Varrage et Obet, officiers de la marine, et le radeau qui devait fixer l'intervalle entre les deux cônes étant placé, l'on commença la manœuvre.

La caisse, quoique submergée de trente pieds, arriva dans le meilleur ordre: elle allait être dans le véritable alignement marqué par deux jalons sur la première caisse, lorsque le grelin du ponton le *Frédéric-Guillaume* cassa. (On frappa tout de suite un nouveau grelin du *Frédéric-Guillaume* sur la caisse.)

L'amarre de l'ancre mouillée, qui était en opposition du *Frédéric-Guillaume*, forçait beaucoup. Les ingénieurs de dessus la caisse en avertirent. Les câbles du *Porte-Faix* et du ponton l'*Aigle* ayant été filés modérément, tout fut remis dans le meilleur état.

Le sieur Hubert passa sur le derrière de la première caisse pour juger de l'alignement de la seconde, et ayant saisi le moment, il fit signal à ses camarades, qui étaient sur la deuxième caisse, de faire couper toutes les soupentes des tonnes restantes. Comme il ne restait plus que cinq à six pieds d'immersion à faire pour atteindre le fond de la mer, bientôt on sentit un léger contact sur toute la base. A une heure vingt minutes après midi, la caisse fut mise en place un instant avant l'étale de la mer.

Au moyen de la disposition du radeau de cinquante pieds de longueur placé entre les deux caisses, leur base ne se trouve éloignée que de six pieds, précision à laquelle on ne s'attendait pas, par la difficulté qu'on prévoyait de pouvoir faire approcher aussi aisément deux corps déjà plongés de quarante pieds dans l'eau.

En total, l'opération de la remorque et de la submersion a duré depuis neuf heures trois quarts du soir de la veille jusqu'à une heure vingt minutes d'après-midi du lendemain, ce qui fait quatorze heures.

RÉSULTAT.

Il résulte de cette seconde expérience faite pendant la nuit et de ce qui est précédemment arrivé lors de la remorque et de l'échouage de la première caisse, plusieurs connaissances qui ne peuvent qu'éclairer, rectifier et assurer ce genre de travail.

Tout ce qui a été disposé jusqu'à ce moment n'est dans le cas de recevoir que des modifications accidentelles. Les procédés de la flottaison, de la remorque et de la submersion sont maintenant bien connus, ainsi que tous les avantages suivants :

1° De n'avoir plus besoin que d'environ neuf ou dix pieds de hauteur d'eau pour flotter ;

2° De compter sur vingt jours par mois au moins pour la flottaison ;

3° De pouvoir remorquer avec peu de voiles lorsqu'il y a du vent favorable, puisque, par le seul effet de trois chaloupes canonnières sous leurs voiles de misaine, l'on a été obligé de

modérer la marche avec une retenue de quatre chasse-marées chargés de pierres, attachés en retraite sur le derrière de la caisse;

4° De pouvoir éprouver de l'irrégularité dans l'échouage sans danger, ni crainte pour la solidité, le fluide agissant toujours dans tous les sens de la caisse pour la soulever;

5° Par l'épreuve de cette seconde caisse, construite depuis neuf mois, restée sur les chantiers exposée à tous les effets de la mer, on ne peut douter de leur solidité;

6° De pouvoir choisir le jour ou la nuit pour entreprendre la remorque selon l'occurrence des temps;

7° De n'être point forcé de combiner le temps de la remorque, afin d'arriver à la basse mer pour échouer, le moment de l'étale de la haute mer étant aussi avantageux pour opérer l'immersion que celui de la basse mer;

8° Par une nouvelle disposition, on peut charger la caisse, en vingt-quatre heures, de deux cent mille livres de pierre pour lui donner la stabilité nécessaire et n'avoir pas besoin d'ancres de retenues contre la mer montante et les courants.

OBSERVATION SUR LE CABESTAN DE M. DESHAYES DES VALLONS.

Le poids de la caisse avec ses quatre-vingt-quatre grosses tonnes, considérées comme un seul système flottant plongé de douze pieds dans la mer, occupant une base d'environ un demi-arpent, pesait un million huit cent soixante-treize mille livres; il déplaçait un volume d'eau de vingt-cinq mille six cent soixante-doûze pieds cubes.

Comme le ponton le *Frédéric-Guillaume*, attaché à la caisse par une patte d'oie de cinquante toises de longueur, était également remorqué par le même cabestan, on doit également comprendre son poids évalué à quatre cents tonneaux, ou huit cent mille livres; d'où il suit que le poids total de ces deux corps flottants pouvait faire une masse de *deux millions six cent soixante-treize mille livres.*

Le cabestan était garni de quarante hommes distribués à des leviers différents, mais qui peuvent se réduire à six pieds d'une longueur moyenne; conséquemment, leur force pouvait être estimée cinq mille sept cent soixante livres.

Quatre chaloupes à fond plat de dix-huit rameurs, formant ensemble soixante-douze rames, dont la force peut être évaluée à cinq mille livres environ.

Suivant l'expérience des six cents premières toises de longueur, la marche a été de six à sept toises par minute, déduction faite du retard occasionné par la manœuvre faite pour détacher le grand câble des points d'appui; mais le reste de la marche a été environ quatre et cinq toises par minute, les hommes étant fatigués.

Cependant, on l'a dit ci-devant, la caisse arrivée à six heures du matin au point de l'échouage, étant partie à neuf heures quarante minutes du soir, le temps de la remorque n'a duré que huit heures vingt minutes. Comme l'opération indispensable à faire aux quatorze points d'appui retardait à chaque station la marche au moins de dix minutes, il faut déduire cent quarante minutes ou deux heures vingt minutes de temps perdu sur la remorque de huit heures vingt minutes, il restera donc six heures pour le temps effectif de la navigation.

Il est parfaitement démontré qu'avec le cabestan de M. Deshayes des Vallons, et les soixante-douze rameurs agissant ensemble avec une simple force de dix mille sept cent soixante livres, on a remorqué continuellement et sans la plus petite interruption, pendant six heures, une masse de *deux millions six cent soixante-treize mille livres*, en lui faisant parcourir six toises par minutes; cette vitesse aurait été augmentée considérablement si, dans le trajet de deux mille quatre cents toises, on avait eu trois relais d'hommes pour renouveler les ouvriers du cabestan, au lieu de deux qui y étaient.

D'où l'on peut conclure que la découverte du cabestan de M. Deshayes des Vallons, d'après une expérience faite aussi en grand, tant pour la pesanteur des deux corps flottants, que pour la durée d'un travail de six heures, doit lui mériter de la part du gouvernement une récompense distinguée (1).

A Cherbourg, le 8 juillet 1784.

DE CESSART.

(1) Nous avons vu plus haut que le gouvernement de Louis XVI se hâta d'accorder une pension à M. Deshayes.

MÉMOIRE présenté au duc d'Harcourt sur les ouvriers tailleurs de pierre, employés en 1785 aux travaux du fort du Hommet. — Salaires moyens. — Abandon des chantiers.—Mesures proposées pour empêcher les ouvriers de se mettre en grève (1).

Notes abrégées relatives aux prix auxquels on a payé le parement vu de pierre de taille depuis le commencement de la construction du fort du Hommet jusqu'à ce jour; balance du gain et de la dépense des tailleurs de pierre en 1785; précis de la conduite des tailleurs de pierre les 1er, 2 et 3 juin de la présente année, ainsi que des ordres qui ont été donnés en conséquence par M. le duc d'Harcourt; et, enfin, exposition des moyens que l'on croirait devoir être employés pour prévenir, dès ce moment et pour les années suivantes, un nouvel abandon des chantiers par cette espèce d'ouvriers.

I.—En 1780, la taille de la pierre de Fermanville et de Cocqueville était payée 22 sols le pied carré de parement vu. Les pierres devaient être alternativement boutisses et panneresses, et presque toutes étaient taillées d'équerre, sans talus.

Les seuls ouvriers en état de tailler cette pierre, qui se travaille au marteau à deux pointes pesant dix livres, se tirent des élections de Mortain, Villedieu, Vire, etc. Il en existait au plus trois à quatre cents il y a trente ans. Mais, depuis cette époque, on a beaucoup employé de cette pierre dans différentes provinces du royaume, comme à Pont-Saint-Maxence, à Moulins, à Brest, aux écluses des canaux de Bretagne, etc., et il s'est formé un plus grand nombre d'ouvriers, mais seulement dans les cantons

(1) Nous voudrions avoir à publier un plus grand nombre de documents de la nature de celui-ci. Tout ce qui concerne les rapports établis ou à établir entre les ouvriers et les patrons offre un vif intérêt. C'est une des préoccupations de notre époque. Pour la solution de cette importante question, il y aurait de l'avantage à chercher quelques lumières dans les leçons du passé.

susdits. Les gains considérables que font les tailleurs de pierre, l'habitude où ils sont de voyager et une humeur naturellement inquiète, leur inspirent un esprit d'indépendance qu'ils dénotent par une insubordination difficile à vaincre et par leurs émigrations d'un chantier dans un autre, lorsqu'ils croient avoir à se plaindre de leurs supérieurs et surtout quand ils peuvent s'apercevoir qu'ils sont nécessaires. Ce que nous venons d'exposer et qui n'est qu'un défaut dans un petit atelier, devient un vice sur un aussi considérable que celui des ouvrages extérieurs de Cherbourg, qui occupent aujourd'hui quatre-vingts tailleurs de pierre au Hommet, soixante à l'Ile Pelée et cent soixante fendeurs sur les carrières, nombre insuffisant et qu'il aurait été à désirer qu'on eût pu augmenter de soixante tailleurs de pierre.

En 1781, on réduisit le prix du pied carré de parement vu de pierre de taille à 20 s.; les pierres devaient être de même espèce qu'en 1780. On supprima aussi une conduite de 7 liv. 4 s. qui avait été payée l'année précédente à chaque tailleur de pierre. Ces réductions occasionnèrent quelques murmures qui n'eurent pas de suite.

En 1782, toute la pierre de taille à employer devait être taillée au beuveau, ce qui n'empêcha pas de réduire encore le prix du pied carré de parement vu, qui fut réglé à 18 s. Les ouvriers se conduisirent comme l'année précédente.

C'est ce prix de 18 s. qui servit de base à cette partie d'appréciation des prix à laquelle nous travaillâmes, afin de déterminer ceux qui devaient être accordés à l'entrepreneur, que nous prévînmes par note qu'il pourrait donner par la suite moins de 18 s.

En 1783, l'entrepreneur ne donna que 16 s. du pied; il y eut quelques murmures, provenus plutôt de la haine que tous les ouvriers, sans exception, avaient conçue contre l'entrepreneur, que du rabais qu'il leur avait fait éprouver.

Il y parut bien en 1784; l'entrepreneur réduisit encore le prix et le mit à 14 s. Tout se passa tranquillement jusqu'au milieu de la campagne, qu'on obligea les tailleurs de pierre à travailler à un cordon et à un plinthe élégi qui, en deux assises de hauteur, devait couronner tout le travail de la campagne.

Les tailleurs de pierre saisirent ce moment pour quitter tous l'ouvrage, qu'ils ne reprirent que quand on leur eut accordé une augmentation de 2 s. par pied. Ils avaient trop bien senti qu'on ne pouvait se passer d'eux, et ils en abusèrent. Leur interruption de travail fut cause que tous les ouvrages qui devaient être exécutés cette campagne ne le furent pas.

En 1785, on supprima l'emploi du plinthe et du cordon, mais le prix de 16 s. était établi; il n'était pas prudent de le diminuer, il subsista; tout fut tranquille jusqu'au 31 mai.

II.— Du 1er au 31 mai:

Les dix-neuf meilleurs ouvriers ont gagné par jour depuis 5 liv. 9 s. 3 d. jusqu'à 7 liv. 4 s. 6 d.

Vingt-sept ouvriers de même force associés avec six faibles ont gagné depuis 4 liv. 9 s. 1 d. jusqu'à 6 liv. 3 s. 1 d.

Quatorze ouvriers ordinaires ont gagné depuis 4 liv. 3 s. 8 d. jusqu'à 5 liv. 11 s. 3 d.

Trois ouvriers de moindre force ont gagné 4 liv. 9 d.

Douze très-mauvais ouvriers, vieillards ou faibles, ont gagné depuis 2 liv. 12 s. 10 d. jusqu'à 3 liv. 13 s. 7 d.

Nous ne faisons pas mention des apprentis qui ont gagné depuis 1 liv. 10 s. 3 d. jusqu'à 2 liv. 11 d.

Enfin, la journée moyenne du gain de chaque ouvrier est de 5 liv. 3 s. 1 d.

Examinons présentement leur dépense. Celle pour nourriture consiste en :

Trois liv. de pain au plus, à 2 s. 6 d. . . .	» liv.	7 s.	6 d.
Un pot et demi de cidre, à 6 s.	»	9	»
Pour viande	»	6	»
Pour soupe et coucher.	»	3	»
Total de la nourriture. . .	1 liv.	5 s.	6 d.

Il convient d'ajouter à cette somme la dépense qu'ils font en outils.

Les très-mauvais ouvriers usent par jour les pointes de deux marteaux au plus; les ouvriers ordinaires en usent trois ou quatre;

A reporter. . . . . 1 liv. 5 s. 6 d.

Report.	1 liv.	5 s.	6 d.
enfin, les vingt ou vingt-cinq plus forts vont quelquefois jusqu'à cinq. Nous tablons ici sur trois marteaux à 2 s. l'un, et nous ne faisons pas abstraction des fêtes et dimanches, parce que ces jours-là ils boivent un pot de cidre de plus, ci	»	6	»
Les bons ouvriers, ainsi que les apprentis, usent ou cassent deux marteaux par mois ; on les r'acère, ce qui coûte 3 liv. 10 s. pièce, et pour les deux, par jour.	»	4	8
La dépense totale est de. . .	1 liv.	16 s.	2 d.

Le gain moyen de douze très-mauvais ouvriers (gens tranquilles et qui ne se plaignent pas, mais qui sont forcés de suivre le torrent) est de 3 liv. 3 s. 2 d., qui, pour vingt-quatre

jours de travail, leur a procuré.	76 liv.	19 s.	4 d.
Leur dépense pour les trente et un jours a été de.	56	1	2
Il leur reste quitte et net. . .	20 liv.	18 s.	2 d.

Les ouvriers ordinaires ont eu de gain réduit 4 liv. 17 s. 6 d.

par jour, et pour le mois.	117 liv.	»» s.	»» d.
Dépense	56	1	2
Bénéfice. . .	60 liv.	18 s.	10 d.

Enfin, les excellents ont gagné . . .	173 liv.	8 s.	»» d.
Ils ont dépensé environ 60 liv. en raison d'un supplément d'outils, ci.	60	»»	»»
Bénéfice net. . .	113 liv.	8 s.	»» d.

Tout ce que nous venons de dire est conforme à l'état authentique ci-joint, et nous répétons qu'il en résulte que le prix de la journée moyenne a été pendant le mois de mai de 5 liv. 3 s. 1 d. ; dans le courant du mois d'avril, elle est montée à environ 5 liv. 7 s. 5 d., dont les preuves seront également administrées dans cinq à six jours.

III.—Le 31 mai, les tailleurs de pierre se plaignirent de ce que l'entrepreneur avait cherché les moyens de faire tailler à Gatteville même la pierre destinée à servir de plateformes supérieures et inférieures des casemates, dans l'espérance de pouvoir en faire baisser le prix à 12 s. du pied, valeur de ce genre de travail. On savait que, depuis près d'un mois, les tailleurs de pierre du chantier du Hommet avaient cherché et réussi à intimider ceux de Gatteville, qui de là n'avaient osé prendre à leur compte un marché qui leur était avantageux. Ces considérations déterminèrent à leur accorder la demande qu'ils faisaient de tailler les plateformes, ainsi que les autres pierres, au prix de 16 s.

Cette grâce qui leur fut faite peut être regardée comme un encouragement à la mutinerie; mais les circonstances firent prendre ce parti de condescendance ou de faiblesse. Dès le commencement de la campagne, on n'avait pu se procurer le nombre de tailleurs de pierre suffisant aux travaux considérables que l'on a à exécuter. Une concurrence énorme et imprévue s'y était opposée. L'entrepreneur avait vainement employé tous les moyens d'intrigue et d'argent pour s'attirer un plus grand nombre d'ouvriers; enfin, les besoins du service et les ordres de M. de Caux obligèrent, vers le 15 mai, de faire venir au Hommet les tailleurs de pierre de Gatteville, ce qui privait absolument l'entrepreneur des ressources qu'il espérait de tirer d'eux sur cette carrière; de plus, et voici le plus fâcheux, l'atelier du Hommet voyait de quelle importance il était de terminer promptement les ouvrages commencés, et ils furent confirmés dans cette opinion par la connaissance qu'ils eurent des lettres que M. de Caux avait écrites ou fait écrire pour se procurer cinquante tailleurs de pierre d'augmentation, démarche qui fut malheureusement infructueuse, puisqu'il n'en arriva que trois ou quatre.

Toutes ces circonstances réunies déterminèrent les tailleurs de pierre à aller demander à M. de l'Estang, le 1er juin, une augmentation de 2 s. par pied; et sur le refus qu'il leur en fit, tous quittèrent le travail. L'après-midi, M. Deslondes se transporta au Hommet, où il traita avec quatre ouvriers qu'il se flatta d'avoir ramenés à la raison. Il les renvoya auprès de leurs

camarades et s'y transporta ensuite. Après avoir répondu à quelques objections qui lui furent faites, cet officier leur ordonna de par le Roi d'aller reprendre leur travail, sauf à eux à faire de nouvelles représentations, mais par députés seulement. Pas un n'obéit, ce qui décida M. Deslondes à en faire arrêter deux qu'il a reconnus depuis pour être des plus mutins et des chefs d'émeute. La maréchaussée vint les enlever le soir et fut suivie et accompagnée de tous les ouvriers qui étaient au moment d'en venir à des voies de fait. Le brigadier arrêta et mit en prison deux de ceux qui avaient témoigné le plus d'emportement. Compte fut rendu du tout à M. le duc d'Harcourt.

Le 2, le chantier du Hommet fut également désert, et les ouvriers attroupés se tinrent pendant presque toute la journée à la porte de la prison ou coururent la ville. Aussitôt que M. le duc d'Harcourt en fut informé, il donna ordre pour qu'ils fussent dissipés et qu'on battît un ban à ce sujet.

Les précautions de M. le duc d'Harcourt en imposèrent dès le moment à ces ouvriers, qui lui députèrent, le 3 au matin, quatre des leurs, dont les trois chefs de la cabale. Ils avaient présenté une requête fausse de tous points à ce gouverneur; ainsi, nous n'y reviendrons pas, sauf à exposer plus bas les demandes qu'ils firent, auxquelles ils ne reçurent pour réponse qu'un ordre absolu de retourner à leur travail, ce qu'ils exécutèrent tant bien que mal.

Dans la même matinée, on publia et afficha une ordonnance de M. le duc d'Harcourt portant défense de s'assembler et de quitter les ateliers.

Vers les deux à trois heures, une partie des ouvriers revint sur le chantier et demanda à parler à M. Deslondes, qui leur répéta le prononcé de M. le duc d'Harcourt et les engagea de retourner au travail. Ils y furent. A quatre heures, une autre partie d'ouvriers revint aussi, et il fallut que M. Deslondes se conduisît avec eux comme avec les précédents. Le chantier se trouva donc alors garni d'environ soixante tailleurs de pierre; à cinq heures, il n'y en restait plus que quinze, savoir: ceux qui travaillaient sous les fenêtres de Messieurs les officiers.

On peut attribuer cet abandon à une suite de l'effervescence qui durait depuis quatre jours, à la boisson qu'ils avaient prise

et à ce que la plus grande partie d'entre eux n'étaient pas en habit de travail.

Le 4, les tailleurs de pierre ont repris le travail en conséquence des ordres que M. le duc d'Harcourt leur a donnés, et on espère qu'ils continueront.

IV.—1° Ces ouvriers demandent une augmentation de 2 s. par pied carré de parement vu ou d'un huitième en sus de celui qui leur est accordé.

Cette demande doit leur être refusée, puisqu'on a vu que les plus mauvais ouvriers, qui ne sont pas du nombre des plaignants, gagnent par jour 3 liv. 3 s. 2 d.; que les ouvriers médiocres ont des journées de 4 liv. 17 s. 6 d.; que celle des bons monte à 5 liv. 6 s. 1 d.; et enfin, que celle des excellents est de 7 liv. 4 s. 6 d. Nous observons aussi que les Le Boulanger, qui sont les plus mutins, ont gagné 5 liv. 11 s. 3. d. par jour.

2° Cette demande ayant été refusée, les tailleurs de pierre ont exigé qu'on les mît à la journée.

La journée d'un tailleur de pierre a été constamment payée 40 s. depuis le commencement des ouvrages jusqu'à ce jour, et l'ouvrier est tenu à s'entretenir d'outils. Il résulterait donc que, si cette demande leur était accordée, les plus mauvais ouvriers y perdraient 1 liv. 3 s. 2 d. par jour.

Cette considération seule n'est pas ce qui nous porte à les refuser. Nous sentons bien qu'ils ne forment cette demande que par la connaissance qu'ils ont de la nécessité où nous sommes de forcer le travail, et ils se proposent, si on les mettait à la journée, de tailler chacun au plus deux pieds par jour, afin de pouvoir ensuite exiger 18 et 20 s. du pied carré de parement vu. Cette petite manœuvre est employée par toutes les espèces d'ouvriers et ne réussit qu'avec gens qui ne les connaissent pas.

3° Ces gens se plaignent du travail excessif qu'ils font, tant par sa nature que par sa durée.

Nous commençons par observer que les ouvriers payés le plus chèrement sur le chantier du Hommet sont les maçons poseurs, qui commencent à travailler à cinq heures du matin et qui ne quittent qu'à sept heures du soir, ils sont payés 30 sols par jour.

Nous ne comparerons la peine du maçon avec celle que prend un tailleur de pierre; ce dernier a un travail plus pénible et pour lequel il lui faut un apprentissage; aussi, le paie-t-on 40 sols la journée, lorsqu'il est nécessaire de l'y employer aux mêmes heures que les maçons.

Supposons présentement qu'un tailleur de pierre travaille à la tâche et que, pour gagner davantage, il ait le courage de commencer la journée à quatre heures du matin et de ne la finir qu'à huit heures du soir, en se contentant du même repos intermédiaire que ceux à la journée, et ait aussi assez de forces pour les déployer constamment avec énergie, un tel ouvrier ne devra-t-il pas être satisfait s'il gagne une fois et demie sa journée ou 3 liv.? et ce prix n'est-il pas celui qui doit servir à tarifer ce qui doit lui être accordé par pied carré de parement vu, puisqu'il a toujours été satisfait du prix de 40 s. par jour et que jamais il n'a fait de réclamations à ce sujet?

C'est donc très à tort qu'ils se plaignent du travail excessif qu'ils font de leur propre mouvement et par l'appât du gain, puisque les ouvriers médiocres gagnent 4 liv. 9 s. 6 d. ou un tiers de plus que ce qui devrait leur revenir. Dans toute autre occasion que celle-ci, le prix du pied carré de parement vu pourrait donc être réduit à 10 s. 8 d., et ces médiocres ouvriers se trouveraient encore gagner 3 liv. 5 s. par jour.

Nous devons observer à ce sujet qu'il n'y a qu'une partie des bons et très-bons ouvriers qui travaillent deux heures de plus que le temps ordinaire de la journée, à laquelle se restreignent tous les autres, parmi lesquels les médiocres et les mauvais ne font pas à beaucoup près usage de toutes les forces dont ils sont doués.

4° Ces ouvriers se plaignent de la sujétion de la taille et de ce que la pierre est plus dure en 1785 que les années précédentes.

Il serait bien étonnant que la pierre de Fermanville eût changé de nature en six mois; cela n'est pas, et cependant il est vrai que le tailleur de pierre est obligé d'appuyer plus fortement et qu'il use plus de pointes. Nous allons expliquer cette espèce de contradiction, et cela nous servira en même temps à répondre à leur plainte sur la sujétion de la taille.

Les carreaux et les boutisses qu'on taille en 1785 sont en tout semblables à ceux des années précédentes ; on les façonne avec la même facilité, et ce genre de travail simple est exécuté par les ouvriers les moins exercés.

Il n'en est pas de même des encastrements à faire et des pierres de sujétion ; on ne peut avancer que par parties et très-doucement, ce qui augmente les difficultés, rend le travail plus long et plus pénible et use davantage les outils. Cette nature d'ouvrage exige des ouvriers adroits et exercés ; aussi, les choisit-on parmi les meilleurs de l'atelier, les autres refuseraient par l'impossibilité de réussir. Ce sont ces motifs qui ont déterminé l'entrepreneur à payer cette nature d'ouvrage une fois et demie le prix convenu ou 24 s. le pied carré, prix très-avantageux pour les bons ouvriers, puisque ceux qui ont été le moins bien traités ont gagné 5 liv. 9 s. 3 d. par jour.

5° Ces gens se plaignent que l'entrepreneur a manœuvré sous-main pour trouver des tailleurs de pierre capables de traiter celle de Gatteville destinée pour les plateformes, en ne les payant que 12 s. le pied carré, dans l'intention de les frustrer de l'espérance qu'ils avaient de récupérer sur ce travail les pertes que leur fait éprouver la pierre de Fermanville.

Quoique la question soit mal à propos décidée en leur faveur, il n'est pas moins nécessaire de démontrer que leur prétention à cet égard est aussi déraisonnable que les précédentes.

Il n'était dû aux tailleurs de pierre existant sur le chantier que la taille de la pierre telle qu'on l'employait ou qu'on devait l'employer, savoir : celle de Fermanville et de Cocqueville pour les voûtes et revêtements ; le pavé ne faisait pas partie des conventions tacites faites avec eux, se trouvant d'ailleurs extrait des carrières étrangères à celles d'où provenait toute la pierre qu'on devait leur livrer.

La pierre de Gatteville a été choisie de préférence à celle de Fermanville ou de Cocqueville pour servir aux pavés des plateformes, parce qu'elle se délite mieux que ces dernières et qu'elle se trouve par là en état de fournir des pavés d'un plus grand échantillon et capables de faire masse, ce que les officiers du génie exigeaient de l'entrepreneur qui n'a pas hésité de s'approvisionner à Gatteville, quoique le fret de chaque pied

cube lui revînt à 2 s. 6 d. de plus que le fret de celui qu'il tirait de Fermanville.

L'entrepreneur avait très-bien observé, ainsi que nous venons de le dire, que la pierre de Gatteville se délitait avec beaucoup de facilité, et il en avait conclu qu'il devait profiter du moins de travail qu'elle exigeait pour être débrutie en ne la payant que 12 sols le pied carré, ce qui l'aurait indemnisé du supplément de 2 s. 6 d. qu'il payait pour le transport. Il proposa donc ce nouveau marché à des ouvriers des carrières qui étaient sur le point de le conclure, lorsque les tailleurs de pierre du Hommet en furent informés; et, dès cet instant, ceux-ci ayant mis en usage les menaces et les coups, il ne fut plus possible de passer un marché particulier pour la taille de la pierre de Gatteville.

Nous concluons de tout cet exposé que la pierre de Gatteville étant d'un grain différent de celle de Fermanville et n'ayant aucun rapport avec celle de cette dernière carrière dont elle est éloignée de deux lieues; de plus, que cette pierre ne devant pas être employée aux revêtements et aux voûtes, elle ne faisait pas partie des pierres pour lesquelles les ouvriers du Hommet étaient fondés à former des réclamations; qu'enfin, ces ouvriers prétendent bien à tort qu'ils éprouvent des pertes sur leur travail, puisqu'il est bien démontré qu'ils y gagnent, au contraire, un tiers de plus que ce qui devrait être payé à gens de leur métier.

6° Le 3, les tailleurs de pierre supplièrent M. le duc d'Harcourt d'ordonner l'élargissement de leurs quatre prisonniers.

M. le duc d'Harcourt le refusa à gens qui n'avaient encore fait aucun acte d'obéissance; mais le travail ayant été repris le même jour et continué le 4, le 5, ce gouverneur se rendit à leur prière. Sa grande autorité et sa fermeté, accompagnées de témoignages de bonté, rétablirent enfin le calme sur l'atelier, et le travail fut repris le 6 comme par le passé. Nous ne pouvons trop insister sur le grand bien que M. le duc d'Harcourt a opéré par sa présence et par sa conduite. Nous avions besoin pour ramener les esprits de réunir le pouvoir dont il est revêtu au liant qu'il a mis dans la conduite de cette affaire, dans laquelle nous aurions échoué, si nous avions été abandonnés à nos propres forces.

7° Les mêmes ouvriers ont enfin fini par lui représenter qu'il était bien dur pour eux d'être assujétis à payer pour leur boisson les mêmes droits que les cabaretiers et ont eu recours à son autorité pour être exempts, ainsi que les bourgeois.

Nous allons exposer l'état de la question pour pouvoir mettre M. le duc d'Harcourt à même de prononcer, après avoir entendu, s'il le juge convenable, le régisseur des aides.

Toute personne indistinctement est tenue à payer de modiques droits pour l'entrée du cidre qu'elle consomme; mais les cabaretiers devraient de plus payer, soit par botte ou par tonneau de cidre, la somme de 60 liv. pour droits de détail, tant à la Belle-Croix qu'à Fermanville et à Cocqueville, lieux où sont établis les tailleurs et fendeurs de pierre. Ce droit de 60 liv. se trouve cependant être réduit et n'être exigé que sur le pied de 30 liv., des motifs d'intérêt, sans doute, ayant déterminé les fermiers généraux à admettre cet adoucissement.

Ce droit de 60 liv., réduit à 30 liv., est également exigible de toute personne non domiciliée qui encave du cidre et surtout lorsque des amis ou associés ont part à cette boisson. C'est sur les ordonnances ou arrêts rendus à ce sujet que M. Le Clerc, directeur des aides à Cherbourg, s'est fondé pour nous refuser l'exemption des tailleurs et fendeurs de pierre qu'il doit, à ce qu'il assure, traiter comme des cabaretiers, attendu leur qualité d'étrangers sans domicile.

Cependant, ce directeur s'est prêté dès 1780 à réduire les droits par botte ou tonneau de cidre encavé par nos ouvriers à 21 liv. pour ceux qui demeurent à Belle-Croix, et à 24 liv. pour ceux qui sont à Fermanville et à Cocqueville. Chaque année nous avons fait de nouvelles instances pour faire modifier ces droits et toutes nos démarches ont été infructueuses.

Nous sommes d'autant plus fondés à craindre que celle que nous faisons dans ce moment ne le soit également, que nous venons d'apprendre par M. Le Clerc que M. de Cessart ayant fait venir six cents pots d'eau-de-vie pour être distribués aux ouvriers du chantier de la rade, il avait reçu l'ordre de payer les mêmes droits que les cabaretiers, quoiqu'il fût bien constaté que cette eau-de-vie, achetée pour le compte du Roi, ne devait être distribuée que comme encouragement et qu'il ne pouvait y avoir à cet égard aucun abus.

Le désir que nous avons de procurer le bien-être des ouvriers nous avait engagé à proposer pour le chantier du Hommet l'établissement d'une cantine destinée à recevoir uniquement les ouvriers de la fortification, mais M. Le Clerc nous a assuré que cela ne pouvait s'obtenir.

Il nous reste à déterminer avec précision quel serait l'avantage que les tailleurs de pierre retireraient d'une entière exemption de droits. Nous venons de dire qu'ils montaient à 21 liv.; c'est donc un peu plus d'un sol par pot pour une botte de quatre cents pots, et un peu plus que 8 d. par pot pour un tonneau de six cents. On a vu précédemment qu'un tailleur de pierre boit un pot et demi de cidre par jour; il paie donc 18 d. de droits, en supposant qu'il achète toujours des bottes et qu'il ne s'attache pas de préférence aux tonneaux. Si l'exemption lui était accordée pleine et entière, il en résulterait donc pour lui un bénéfice de 45 s. par mois.

Nous finissons par observer que les autres ouvriers du chantier du Hommet, quoiqu'ils ne gagnent au plus que 30 s. par jour, ne forment pas les mêmes prétentions, peut-être parce que leur misère ne leur permet pas de faire provision de cidre.

V. — Nous venons d'être informés que les tailleurs de pierre employés à l'île Pelée attendent le succès de la mutinerie de leurs camarades du Hommet pour quitter à leur tour le travail et pour exiger des prix plus considérables que ceux qui leur sont accordés. Le mauvais succès de ceux-ci et la crainte qu'ils ont que M. le duc d'Harcourt ne sévisse contre eux les a maintenus dans le devoir.

Cet événement et ceux qui l'ont précédé, ainsi que les menaces que les ouvriers font quelquefois à l'entrepreneur des ouvrages extérieurs de quitter le chantier pour aller travailler à celui de la rade, nous portent à désirer que M. le duc d'Harcourt veuille bien faire un règlement général pour les ouvriers, tant à l'effet de prévenir toute mutinerie de leur part que pour prévenir des émigrations ou des changements d'ateliers préjudiciables à la prompte exécution des ordres du Roi.

Nous avons l'honneur de soumettre à M. le duc d'Harcourt ce projet de règlement pour les ouvrages de fortification que le Roi

fait exécuter à Cherbourg, en lui observant que nous avons eu en vue de ne pas donner lieu aux tailleurs de pierre de croire qu'ils en sont le principal objet, puisque la faute qu'ils ont commise leur a été pardonnée.

VI.—Nous avons rendu compte de l'impossibilité où l'entrepreneur s'est trouvé de compléter le nombre de tailleurs de pierre nécessaires à l'exécution des ouvrages de cette campagne. Les mêmes difficultés peuvent se présenter pour les années suivantes, et pour les prévenir il serait nécessaire que le Ministre donnât ses ordres pour qu'au 1er janvier de chaque année, on commandât, dans les environs de Vire, Mortain, etc., la quantité de tailleurs de pierre qui sera demandée par le directeur des fortifications, et de l'autoriser, afin de prévenir tout retard, à s'adresser directement à ce sujet à l'intendant de la généralité de Caen, qu'il préviendrait en même temps de l'époque à laquelle ces ouvriers devraient être rendus à Cherbourg. Nous croyons d'avance pouvoir la fixer du 1er au 15 mars.

Si cette demande était accordée, l'entrepreneur ne se croirait pas dispensé de chercher de son côté le plus grand nombre qu'il pourrait de bons ouvriers. A la fin de l'année, il tâcherait d'en engager autant qu'il pourrait et leur ferait signer à chacun leur soumission d'être rendus à Cherbourg au jour qu'il leur indiquerait. Le 1er janvier, il remettrait l'état des tailleurs de pierre qu'il aurait engagés pour la campagne suivante au directeur des fortifications, qui l'adresserait à l'intendant, afin qu'ils ne fussent pas compris dans le nombre de ceux que ce dernier ferait commander.

ÉTAT DES TRAVAUX EN 1785,

PAR M. DE LA MILLIÈRE.

Tout semblerait assurer, dans ce moment, le succès des travaux de la rade de Cherbourg; les différents moyens d'exécution paraissent portés à leur perfection; les approvisionnements de

Le désir que nous avons de procure ommence à être
vriers nous avait engagé à proposer po et l'administration
l'établissement d'une cantine desti principes.
les ouvriers de la fortification, succès même des opé-
que cela ne pouvait s'obtenir. exécution ; l'intention

Il nous reste à détermine qui doit fermer à l'Est la
tage que les tailleurs de p en 1787 ; on peut répondre
tion de droits. Nous ver composer seront tous successive-
c'est donc un peu p place dans le temps nécessaire pour
quatre cents pots, achevés à cette époque.
tonneau de six c e qui reste actuellement, est celle du remplis-
pierre boit un nouveau système de construction adopté par M. de
de droits, e en simplifiant jusqu'à un certain point cette opération,
ne s'attac rend en même temps beaucoup plus considérable, et les
était ac moyens déjà trop faibles qu'on avait employés jusqu'à présent
un b deviennent absolument insuffisants.

Sans chercher à se livrer à aucun calcul à cet égard, on peut assurer que la consommation de la pierre pour la seule digue de l'Est, se portera à plus de cent cinquante mille toises cubes ; une et même deux compagnies se présentent actuellement pour faire l'extraction et le transport de cette quantité de matériaux ; il ne sagit point ici de discuter leurs offres ; c'est l'objet d'un travail séparé, dont on s'occupe dans ce moment même ; on les supposera acceptées, attendu qu'il est nécessaire qu'elles le soient en définitive.

On regarde donc comme établi qu'il est nécessaire de se procurer et d'employer cent cinquante mille toises cubes du 1er octobre de la présente année 1785, jusqu'à pareille époque de 1787, ce qui fait soixante-quinze mille toises par an ; les fonds pour un pareil travail étant assurés, puisque le Gouvernement est bien décidé à suppléer à ceux actuels s'ils étaient insuffisants, il reste encore à régler :

1o Les dispositions à faire tant pour l'extraction d'une pareille quantité de matériaux, que pour leur transport aux lieux d'embarcation ;

2o Les moyens de transporter ces mêmes matériaux par mer au lieu de leur destination.

On commencera par écarter ce second objet comme le plus

attendu qu'il ne consistera que dans l'affréte-
ion du nombre de chasse-marées nécessaires
ans un temps donné, la quantité de maté-
on observera seulement qu'il sera bien
ner les transports par mer et ceux de
s matériaux ne s'accumulent pas trop
arcation, et qu'on ne soit pas obligé
ntreposer dans d'autres places que celles
mer doivent les charger.

ispositions relatives à la terre, il doit être question:
déterminer, dès ce moment, l'augmentation de troupes
que l'extraction de soixante-quinze mille toises cubes de pierre par année exigera, et d'en faire la demande très-promptement au Ministre de la guerre, attendu qu'il ne paraît pas douteux qu'on ne puisse, dès à présent, en forçant les moyens, placer provisoirement des détachements de ces troupes soit à Cherbourg, soit dans les environs;

2° Il faudra s'occuper des établissements fixes à leur former;

3° Des établissements à construire pour les nouveaux entrepreneurs, et de l'ordre à établir dans leur travail pour en assurer la célérité.

On ne prétend ici qu'indiquer ces différents objets, et on ne se permet même de le faire que par le rapport qu'ils ont avec les ouvrages des ponts et chaussées, et l'influence qu'ils pourraient même avoir sur les travaux confiés aux ingénieurs de ce département; il est à désirer de diminuer, jusqu'à un certain point, les fonctions de ces ingénieurs, et de les réduire, autant qu'il sera possible, à la partie de l'art, en leur évitant des détails d'administration qui les surchargent, et notamment MM. de Cessart et Hubert, qui finiraient par être les victimes de leur zèle. On croit donc que les nouvelles dispositions qu'il s'agit de faire n'exigeront principalement leur concours que pour les établissements destinés aux troupes, et qu'à l'égard de ceux que doivent former les entrepreneurs des voitures, il faudra insérer dans leurs traités qu'ils seront chargés de les faire eux-mêmes, moyennant une somme qui sera convenue.

Quant à la disposition des carrières, aux placement et distribution des ateliers, à l'ordre à y établir et à y maintenir, et à la

tout genre arrivent successivement ; le concert commence à être bien établi entre les différents coopérateurs, et l'administration en général semble montée sur les meilleurs principes.

Il ne resterait donc rien à désirer si le succès même des opérations ne tenait à la promptitude de leur exécution ; l'intention du Gouvernement est que la digue qui doit fermer à l'Est la rade de Cherbourg soit terminée en 1787 ; on peut répondre que les cônes qui doivent la composer seront tous successivement construits et mis en place dans le temps nécessaire pour que les travaux soient achevés à cette époque.

La seule difficulté qui reste actuellement, est celle du remplissage ; le nouveau système de construction adopté par M. de Cessart, en simplifiant jusqu'à un certain point cette opération, la rend en même temps beaucoup plus considérable, et les moyens déjà trop faibles qu'on avait employés jusqu'à présent deviennent absolument insuffisants.

Sans chercher à se livrer à aucun calcul à cet égard, on peut assurer que la consommation de la pierre pour la seule digue de l'Est, se portera à plus de cent cinquante mille toises cubes ; une et même deux compagnies se présentent actuellement pour faire l'extraction et le transport de cette quantité de matériaux ; il ne sagit point ici de discuter leurs offres ; c'est l'objet d'un travail séparé, dont on s'occupe dans ce moment même ; on les supposera acceptées, attendu qu'il est nécessaire qu'elles le soient en définitive.

On regarde donc comme établi qu'il est nécessaire de se procurer et d'employer cent cinquante mille toises cubes du 1er octobre de la présente année 1785, jusqu'à pareille époque de 1787, ce qui fait soixante-quinze mille toises par an ; les fonds pour un pareil travail étant assurés, puisque le Gouvernement est bien décidé à suppléer à ceux actuels s'ils étaient insuffisants, il reste encore à régler :

1° Les dispositions à faire tant pour l'extraction d'une pareille quantité de matériaux, que pour leur transport aux lieux d'embarcation ;

2° Les moyens de transporter ces mêmes matériaux par mer au lieu de leur destination.

On commencera par écarter ce second objet comme le plus

facile à remplir, attendu qu'il ne consistera que dans l'affrétement ou l'acquisition du nombre de chasse-marées nécessaires pour transporter, dans un temps donné, la quantité de matériaux dont il s'agit; on observera seulement qu'il sera bien essentiel de proportionner les transports par mer et ceux de terre, de manière que les matériaux ne s'accumulent pas trop aux abords des points d'embarcation, et qu'on ne soit pas obligé de commencer par les entreposer dans d'autres places que celles où les bâtiments de mer doivent les charger.

Quant aux dispositions relatives à la terre, il doit être question:

1° De déterminer, dès ce moment, l'augmentation de troupes que l'extraction de soixante-quinze mille toises cubes de pierre par année exigera, et d'en faire la demande très-promptement au Ministre de la guerre, attendu qu'il ne paraît pas douteux qu'on ne puisse, dès à présent, en forçant les moyens, placer provisoirement des détachements de ces troupes soit à Cherbourg, soit dans les environs;

2° Il faudra s'occuper des établissements fixes à leur former;

3° Des établissements à construire pour les nouveaux entrepreneurs, et de l'ordre à établir dans leur travail pour en assurer la célérité.

On ne prétend ici qu'indiquer ces différents objets, et on ne se permet même de le faire que par le rapport qu'ils ont avec les ouvrages des ponts et chaussées, et l'influence qu'ils pourraient même avoir sur les travaux confiés aux ingénieurs de ce département; il est à désirer de diminuer, jusqu'à un certain point, les fonctions de ces ingénieurs, et de les réduire, autant qu'il sera possible, à la partie de l'art, en leur évitant des détails d'administration qui les surchargent, et notamment MM. de Cessart et Hubert, qui finiraient par être les victimes de leur zèle. On croit donc que les nouvelles dispositions qu'il s'agit de faire n'exigeront principalement leur concours que pour les établissements destinés aux troupes, et qu'à l'égard de ceux que doivent former les entrepreneurs des voitures, il faudra insérer dans leurs traités qu'ils seront chargés de les faire eux-mêmes, moyennant une somme qui sera convenue.

Quant à la disposition des carrières, aux placement et distribution des ateliers, à l'ordre à y établir et à y maintenir, et à la

connaissance des difficultés qui surviennent continuellement entre les troupes et les entrepreneurs, on pense qu'il conviendrait que M. le duc d'Harcourt en chargeât, sous ses ordres, M. Dumouriez, qui voudrait bien se concerter à cet égard avec M. Pitrou, dont les fonctions consisteraient à indiquer les carrières, diriger les déblais, faire entretenir les chemins et recevoir les entoisés. Il sera nécessaire de donner à cet ingénieur une instruction particulière qu'il sera facile de rédiger, lorsque M. le duc d'Harcourt aura fait connaître ses intentions. Il semble indispensable de donner une très-grande activité à l'extraction des pierres, et on est persuadé qu'on ne pourra y parvenir qu'en adoptant l'arrangement qu'on propose.

Juin 1786.

TROIS RAPPORTS ADRESSÉS AU ROI,

PAR LE DUC D'HARCOURT.

I.

Votre Majesté connaît l'importance dont il était pour la France d'avoir, dans la Manche, une rade défendue, capable de recevoir une armée navale; elle connaît également les motifs qui ont fait donner la préférence à la position de Cherbourg sur toutes les autres que la côte pouvait offrir dans cette partie.

Il ne s'agissait plus que de trouver les moyens de fermer cette rade, et le sieur de Cessart, pour lors ingénieur des ponts et chaussées de la généralité de Rouen, a donné un projet à cet égard, en 1783, dont Votre Majesté a cru devoir approuver l'exécution.

Ce projet consistait, dans l'origine, à fermer la rade par des cônes en charpente, remplis de pierres, et placés base à base, en laissant trois passes défendues par des batteries établies tant sur les cônes mêmes, que sur les forts de Querqueville et de l'île Pelée, situés aux deux extrémités.

On a reconnu ensuite que l'exécution du projet de placer les cônes base à base, ce qui en exigeait environ une centaine, prendrait un temps considérable, et que, d'un autre côté, elle consommerait une grande quantité de bois, qui ne sont déjà que trop rares en France; le sieur de Cessart a proposé, en conséquence, de placer les cônes à trente toises de distance les uns des autres, de base à base, en les liant par des digues intermédiaires, construites à pierres perdues; ce nouvel essai a également eu le plus grand succès, et il y a lieu d'espérer, d'après cela, que la première partie de la digue d'enceinte, située à l'Est, et composée de dix-huit ou vingt cônes, sera achevée au commencement de 1788, ce qui procurera déjà les moyens de contenir quarante vaisseaux de ligne, en fermant provisoirement par des batteries flottantes, et peut-être par quelque ouvrage établi sur la roche Tenare, l'espace qui se trouvera entre le fort du Hommet et l'extrémité Nord-Ouest de cette même digue.

La digue dont on a fait l'épreuve l'hiver dernier, s'est soutenue sans dérangement apparent à deux ou trois pieds au-dessous du niveau des plus basses mers, ce qui doit procurer déjà dans la rade une beaucoup plus grande tranquillité, et qui présente, dès à présent, un obstacle insurmontable aux vaisseaux de guerre ennemis; il est à désirer cependant que l'on donne plus d'élévation à ces digues, et c'est ce qui sera le plus difficile, attendu que, dans la partie supérieure, la mer est beaucoup plus agitée, et conséquemment présente plus d'obstacles aux ouvrages. Jusqu'à ce moment on n'a pu faire d'essai à cet égard, la digue déjà exécutée n'ayant été portée au point où elle se trouve actuellement qu'à la fin de l'hiver, mais le sieur de Cessart a déjà projeté différents moyens de terminer ces digues, et ses premiers succès doivent y donner confiance.

Les ouvrages de Cherbourg, à la fin de la présente année, auront consommé environ dix millions; il est à remarquer que, sur cette somme, il a fallu faire tous les premiers établissements, et il est impossible, dans une entreprise de ce genre, d'annoncer dès à présent à combien elle montera en définitive. Mais son importance est telle, qu'il n'y a point de sacrifices qu'elle nécessite, et d'ailleurs il règne autant d'économie que d'ordre dans cette partie d'administration qui est confiée aux soins du

gouverneur de la Provence, et dont M. de La Millière, qui s'en occupe avec beaucoup de zèle, lui rend compte très-exactement.

II.

La ville de Cherbourg est très-avantageusement située pour favoriser, en temps de guerre, les courses des corsaires, et pour recevoir leurs prises; elle se trouve, d'ailleurs, à l'extrémité d'une province très-riche, où l'industrie se répand à mesure qu'on lui procure des débouchés. On s'occupe depuis plusieurs années de l'amélioration de son port marchand, et on a commencé par construire le bassin. On achève actuellement la construction d'une écluse du côté de l'Est, dont l'effet se combinant avec celui d'une autre écluse, qu'on se propose de construire ensuite à l'Ouest et du côté de la ville, servira à nettoyer l'avant-port. On se propose également de construire deux autres écluses au bout de l'avant-port, à l'effet de nettoyer le chenal dont il est nécessaire de reconstruire les jetées détruites, en 1758, par les Anglais.

Je ne peux déterminer l'époque à laquelle les ouvrages seront terminés, vu la médiocrité des fonds que les circonstances permettent d'y appliquer chaque année; je ne peux également, ni pour ces ouvrages, ni pour tous ceux du même genre, dont je rendrai compte ensuite à Votre Majesté, lui annoncer la dépense à laquelle ils se montreront, celle des travaux à la mer étant incalculable, à raison de tous les accidents impossibles à prévoir qui peuvent survenir pendant les constructions.

J'observerai seulement à Votre Majesté, que des vues d'économie ont fait projeter, depuis quelque temps, de supprimer l'arrière-bassin et de beaucoup réduire l'enceinte de la nouvelle ville; mais, comme on n'en est pas encore à cette partie du projet, il a paru convenable de ne prendre de parti à cet égard que d'ici à quelque temps, et lorsque la réussite des travaux de la rade aura mis à portée de juger des accroissements que la ville de Cherbourg doit naturellement recevoir d'ici à quelques années.

III.

Je crois devoir profiter du voyage de Votre Majesté en Normandie, pour mettre sous ses yeux un projet d'autant plus important, qu'indépendamment de beaucoup d'autres avantages, il aurait celui de rendre à l'agriculture des terrains immenses qui sont aujourd'hui submergés par la mer : il aurait pour objet de barrer les Veys.

Votre Majesté sait que les Veys sont des bras de mer formés par l'embouchure des rivières de Vire, de Taute, de l'Aure et de Douve, qui coulent dans les vallées où sont situées les villes d'Isigny et de Carentan, au-dessous desquelles ces quatre rivières se réunissent.

On a formé deux différents projets relativement aux Veys, qu'on distingue en projet du Grand-Vey et projet du Petit-Vey. Le premier, qui serait infiniment préférable, consisterait à construire du hameau dit du Grand-Vey au corps-de-garde de Géfosse, une digue avec des portes de flot et un pont pratiqué dans la digue, sous lequel on amènerait, par des canaux, les eaux des quatre rivières qu'on vient de nommer. Cette digue, en empêchant la mer de monter dans ces vallées, et de s'y répandre comme elle fait aujourd'hui, procurerait les moyens de dessécher plus de vingt mille arpents de-terrain, qui deviendraient du plus grand rapport. Ce projet entraînerait à la vérité une dépense considérable et qui a été portée, par aperçu, à cinq millions environ, mais les revenus que produiraient les terrains desséchés compenseraient et bien au-delà cette dépense. L'exécution de ce projet établirait une communication sûre et facile entre toutes ces parties de la côte, qui, aujourd'hui, ne peuvent en avoir qu'au moyen de détours considérables, et en courant encore les plus grands risques aux passages des Veys; enfin, l'exécution de ce même projet aurait de plus l'avantage infiniment précieux de rendre la salubrité à tout ce canton qui, aujourd'hui, est sujet à toutes les maladies qu'entraînent les exhalaisons de ces marais qui corrompent l'air des environs.

Dans le cas où les circonstances ne permettraient pas d'exé-

cuter dans ce moment ce grand projet, celui du Petit-Vey semble fait encore pour mériter les regards de Votre Majesté. Les avantages qui en résulteraient seraient encore précieux, mais bien au-dessous cependant de ceux du projet du Grand-Vey. Ce projet consisterait à barrer le Petit-Vey et à y établir un pont. On s'en est occupé depuis longtemps, et il paraît même qu'on regardait son exécution comme assurée, puisqu'on a construit une grande route qui aboutit des deux côtés à ce passage. Il ne rendrait pas à l'agriculture une quantité de terrains à beaucoup près aussi considérable que le projet du Grand-Vey, car il ne dessécherait qu'environ mille arpents, et d'ailleurs il n'aurait pas des effets aussi étendus pour la salubrité de l'air; mais il établirait une communication importante avec le Cotentin, communication qui devient plus nécessaire que jamais à raison des travaux de la rade de Cherbourg. Il faciliterait le passage des troupes, qui ne peut avoir lieu par les Veys dans l'état actuel, ce qui exige un détour assez considérable, et le même que fait dans ce moment Votre Majesté, en passant par Saint-Lo. Enfin, l'exécution de ce dernier projet n'entraînerait pas une très-forte dépense, puisqu'il n'est porté, par aperçu, qu'à huit cent mille francs environ, mais il est à remarquer que la plus grande partie de cette dépense deviendrait en pure perte au moment où l'exécution du projet du Grand-Vey mettrait dans le cas de diguer la mer plus bas, ce qui rendrait le barrage supérieur inutile, tandis qu'un pont de 80,000 liv. au Petit-Vey suffirait si l'on exécutait ce grand projet.

Je proposerais, en conséquence, à Votre Majesté, en arrêtant qu'il serait fait par la suite un pont sur le Petit-Vey, pour achever d'établir la communication entre Carentan et Isigny, d'approuver l'exécution du projet du Grand-Vey, et de donner, dans le cours de son voyage même, des ordres pour qu'on s'en occupât incessamment; un bienfait aussi signalé rappellerait à jamais à la Normandie l'époque du premier voyage de Votre Majesté dans son royaume, et elle ferait concevoir à ses autres provinces l'espérance d'être un jour également vivifiées par la présence de Votre Majesté.

QUESTIONS POSÉES

PAR M. LE DUC DE BEUVRON, AU COMITÉ PRÉSIDÉ PAR LUI LE 13 JUILLET 1788, POUR ÊTRE RÉPONDUES PAR ÉCRIT.

	RÉPONSE.
1° Est-il nécessaire de couronner les cônes, pour empêcher la destruction de leur partie hors de l'eau l'hiver prochain? 2° Cette opération les conservera-t-elle longtemps?	*Pour satisfaire à ces questions d'une manière précise, et qui évite les objections autant qu'il est possible, il paraît convenable de n'y répondre qu'en citant les faits et l'expérience acquise des effets de la mer sur les cônes et sur les digues;* *En comparant les résultats et évitant d'ailleurs les opinions ou systèmes qui s'en éloignent.* *La question ci à côté en implique nécessairement plusieurs autres qui en dérivent, et qu'il convient d'exposer dans le même ordre; on se bornera à rappeler les faits, et la réponse s'ensuivra naturellement.*
1° Est-il reconnu que la partie supérieure des huit cônes encore existants, soit assez utile, pour entretenir leur enveloppe, au moyen de réparations continuelles, ou d'une couverture en maçonnerie ordinaire ou de pouzzolane?	1° *D'après les faits reconnus et cités ci-après, on reconnaîtra que la partie hors de l'eau des dix-huit cônes mis en place satisferait plus le coup d'œil et l'imagination; qu'elle n'est réellement utile dans ce moment, que pour marquer l'alignement de la totalité de la digue, puisqu'il est vrai qu'il n'en reste plus que huit.*

Il est incontestable que leur enveloppe a exigé jusqu'à présent des réparations chaque année, et il est probable qu'elles augmenteront à mesure que les bois et les fers approcheront du terme de leur durée.

Les cinq cônes brisés l'an dernier ont été bordés deux fois avant celui de leur destruction.

Une maçonnerie solide enfermée dans une enveloppe, qui ne l'est pas autant, à beaucoup près, présente d'abord l'idée de deux objets incohérents et inadmissibles ; en supposant même que cette enveloppe durerait vingt-cinq ans, à force de réparations et au moyen d'un entretien continuel, on doit avant tout remonter aux principes et convenir qu'il n'est pas proposable de faire des ouvrages de la nature de ceux exécutés à Cherbourg pour vingt-cinq ans, et qu'il est plus d'une manière d'employer les fonds qui y sont destinés plus utilement qu'à des essais reconnus insuffisants avant de les entreprendre.

2° Cette partie supérieure n'est-elle pas au contraire nuisible à la partie des digues qui lui est adhérente ?

2° *Il est suffisamment reconnu d'après l'expérience, que la partie lisse et arrondie des cônes bordés extérieurement, n'est pas la plus avantageuse pour fixer les pierres ou portion de la digue qui leur est adhérente, et empêcher le mouvement que doit nécessairement occasionner l'effet de la*

mer, produit par la résistance que lui oppose cette même partie extérieure lisse et arrondie; on peut observer que plus cette forme est propre à diminuer l'effet de la mer sur les cônes, et plus elle l'est, en même temps, à le rendre plus considérable sur les pierres qui les environnent.

Les pierres amoncelées jusqu'à neuf pieds d'élévation aux côtés intérieurs des caisses, l'effet beaucoup moindre sur le milieu des digues les plus longues et dont le sommet a pris une forme circulaire vers le Nord, attestent la vérité de ce fait; et que le mouvement des pierres n'a lieu qu'auprès des caisses lisses et arrondies, sur lesquelles la mer exerce d'autant plus d'action qu'elles sont plus élevées.

Il paraît donc démontré que, pour diminuer l'effet de la mer sur les digues, il faut retrancher sur la surface qui l'occasionne, plutôt que de l'entretenir et de la couronner, à grands frais, pour vingt-cinq ans.

3° Quelle durée peut-on raisonnablement fixer à la partie hors de l'eau des caisses?

3° *C'est convenir suffisamment de l'inutilité de renfermer une maçonnerie quelconque de six ou huit pieds d'épaisseur, à quinze ou dix-huit pieds au-dessus du niveau de basse mer, en supposant que l'enveloppe qui doit la contenir ne doive la préserver des effets de la mer que vingt-cinq ans.*

D'après l'état des caisses, je répète et je signe que leur partie hors de l'eau n'en durera pas six, si on cesse d'y faire des réparations, et je requiers, sur ce point, l'avis de tout maître charpentier des ports qu'on voudra nommer pour en faire l'examen.

4° Quand l'enveloppe sera détruite, que deviendra la maçonnerie assise sur des pierres sans liaison, exposées à l'effet de la mer basse dans tout son pourtour?

4° *Tout le monde est à même de faire cette réponse, et conviendra qu'on n'a pas besoin d'une expérience pour en conclure l'effet qui doit arriver.*

La maçonnerie est trop élevée au-dessus du niveau de basse mer pour qu'elle puisse jamais subsister, après la destruction de l'enveloppe, puisqu'elle repose sur une base sans liaison. Je doute que personne signe un avis contraire à ce fait, qu'on peut prévoir sans avoir besoin d'une expérience pour le constater.

5° Peut-on croire raisonnablement que cette maçonnerie intérieure ajoute à la durée de l'enveloppe?

5° *Il paraît probable et même certain, qu'une maçonnerie intérieure empêchera, pendant quelques années, l'effet de la mer sur les pierres contenues dans un cône; mais elle ne peut empêcher les fers d'échapper à la rouille et les bois à la destruction; et, dès lors, on ne peut mettre en comparaison l'utilité de conserver quelques années de plus la partie supérieure des caisses avec la dépense qu'il en coûtera pour se procurer une satisfaction stérile et visiblement contraire au moyen*

de couronner les digues par la suite.

6° N'est-il pas, au contraire, convenable d'éviter toute espèce d'opération qui s'opposerait à ce qui aura sans doute pour but de déterminer les digues d'une manière la plus régulière et la plus uniforme possible, soit avec des libages ou autrement?

6° *S'il est reconnu que ce soit au moyen des digues qu'on parviendra à former la rade, il paraît raisonnable de retrancher ce qui leur est démontré et reconnu nuisible.*

Or, si la partie hors de l'eau des caisses est reconnue telle, d'après les faits ci-dessus rapportés, il paraît non-seulement peu utile de faire de nouvelles dépenses pour les conserver, mais même avantageux de ne pas attendre l'époque où la mer et le temps les détruiront, attendu qu'elles se feront toujours avec dégât et irrégularité.

7° Ne regretterait-on pas alors les frais occasionnés par un travail qu'il sera un jour nécessaire de démolir, pour éviter l'action de la mer, sur la portion des digues adhérente aux caisses, et lorsque la destruction de l'enveloppe laissera la maçonnerie à découvert?

L'article ci-dessus répond suffisamment à cette question.

8° De quelle utilité peut-être la partie supérieure des caisses, supposée couronnée au moyen d'une maçonnerie comparée avec des inconvénients reconnus?

8° *Comme dépôt, chantier, atelier, logement, etc., etc.*

Il n'est aucun ouvrier qui ne préfère un vaisseau et toutes les ressources qu'on y trouve, à la surface d'un cône, tel que le n° 2.

Je dis plus, c'est qu'il y aurait danger à y faire aucun établissement, et qu'on y courrait les plus grands risques si l'on y

était surpris par un vent frais du N.-E. ou N.-O. de pleine mer et en vive eau. Il est certain que tout ce qui se trouverait dessus serait balayé par la lame et n'aurait aucun moyen de s'y maintenir. Il est inutile de rappeler des faits connus de tous ceux qui ont vu les cônes et les digues, et il est suffisamment prouvé qu'en conservant leur partie supérieure, c'est détruire un moyen de fermer la rade par un autre moyen, qui durera six ans, dix, quinze ou vingt-cinq, et vouloir associer deux moyens incohérents et qui se nuisent réciproquement.

Si cette vérité a lieu, il est facile de conclure sur ce qu'il y a de mieux à faire.

A Cherbourg, le 14 juillet 1788.

LA BRETONNIÈRE.

POLÉMIQUE

ENTRE MM. DE CESSART ET DE LA BRETONNIÈRE, AU SUJET DES CONES.

RÉPONSE

DE M. DE CESSART.

Cherbourg, le 27 juin 1788.

MONSIEUR,

1° Je n'ai jamais mis en doute

LETTRE

DE M. DE LA BRETONNIÈRE.

Cherbourg, le 14 juin 1788.

MONSIEUR,

1° *D'après la franchise et*

que chaque individu fût libre d'avoir une opinion. Je n'ai jamais même été surpris de vous en trouver une constamment différente de la mienne ; mais leur éloignement ne m'en a pas donné pour votre personne, il n'a existé en moi aucune passion: *ce sont des vérités que vous paraissez quelquefois méconnaître*, qui n'ont été que trop prouvées par ma conduite, par l'abandon presque général que j'ai fait de mes premières idées, et par ma condescendance pour celles des autres.

2° Moi, Monsieur, j'ai un intérêt plus direct et moins suspect que le vôtre au succès des travaux. C'est mon projet que le Roi a agréé sur le rapport de MM. de Fleurieu et de Borda, qui connaissaient celui que vous proposiez.

Cette circonstance a dû vous porter comme de raison à ne pas cacher votre avis sur un genre de travail qu'avec des yeux plus exercés que beaucoup d'autres vous pouviez ne pas connaître mieux.

En effet, votre expérience de trente années ne vous avait pas induit à présumer la facilité

l'honnêteté qui ont toujours réglé mes procédés et ma conduite, il m'importe de vous rappeler quelques vérités que vous paraissez quelquefois méconnaître : la première est que chacun est sans doute libre d'avoir son opinion sur un système quelconque, et lorsqu'il n'est pas question d'affaires personnelles, mais du service, il semble que les opinions différentes ne devraient pas plus exciter les passions qu'éloigner les individus.

Je me suis efforcé de vous convaincre, en plus d'une occasion, que les égards et les sentiments dus à votre personne et à votre mérite étaient indépendants de toutes affaires d'opinions.

2° *Mais comme personne n'a un intérêt plus direct ni moins suspect que le mien au succès des travaux, et comme partie de l'administration de ces mêmes travaux, j'ai pu, dans tous les cas, et dû ne pas cacher mon avis sur un genre de travail et un élément que je pratique depuis plus de trente ans, dont j'examine les effets chaque jour d'après l'expérience et avec des yeux plus exercés que beaucoup d'autres.*

que l'on aurait à conduire mes caisses: je vous ai vu fort surpris de leur stabilité, très-effrayé des risques de leur échouage, et c'est cependant pour cette seule partie de mes opérations que vous deviez faire usage de vos connaissances et de votre expérience de trente années.

3° Le cône avarié le 18 août 1784, était construit avec des bois qui avaient servi à l'expérience du Havre l'année précédente, ces bois étaient entaillés, percés de toutes parts et défectueux. Ce cône enfin avait été enlevé de sa plateforme endommagé par la tentative faite pour le faire flotter, onze mois auparavant, *voilà les vraies causes de sa destruction.*

Pour celui mis à la mer le 25 juin 1786, et dont le sommet a été renversé dans le mois de septembre suivant, il subsisterait encore s'il avait été placé plus tôt; si, considérant que la saison était avancée, on eût retiré de la caisse du Roi qui était hors de danger la troupe de marine, pour la mettre à cette caisse, au lieu d'y employer des soldats de la Reine trop faibles et malades à la mer.

J'ai prouvé d'une manière incontestable en comparant l'ou-

3°. *D'après l'événement du premier et deuxième cônes brisés, j'en connus la vraie cause et j'indiquai le seul moyen de sauver votre système de la critique et de l'opinion publique, qu'il était alors très-important de ménager.*

Et j'ose vous assurer encore aujourd'hui que c'est le seul et unique moyen, celui de raser les caisses à quelques pieds au-dessus du niveau de la basse mer : je conservais dès lors votre système et j'en évitais les inconvénients. Quiconque vous a fait voir la chose autrement vous a trompé et vous a rendu un mauvais service, car vous conviendrez, sans doute, qu'il ne peut arriver rien de pis que ce qui est arrivé successivement à huit cônes brisés, et que tous les raisonnements possibles ne peuvent aller contre une telle épreuve.

Le fait est qu'un cône rasé à 4 ou 5 pieds au-dessus du niveau de la basse mer restera seize heu-

vrage fait par ces deux troupes pendant le même temps, qu'avec les quarante-deux jours de travail qu'il y avait eus, la caisse se fût trouvée absolument remplie avant le coup de vent. *Voilà la vraie cause de leur destruction.*

Passons aux cinq caisses. Si j'avais eu des sondes bien justes, si la direction de la digue eût été fixée, j'aurais pu proportionner d'abord la hauteur de ces caisses à la profondeur de la mer, dans les endroits où l'on devait les échouer.

Ensuite, si j'avais été écouté, elles n'auraient pas été placées à d'aussi grandes distances.

Vous ne connaissez pas mon *système*, car si vous en aviez eu une véritable idée, vous n'auriez pas placé la troisième caisse à cent six toises de la seconde, quoiqu'il fût arrêté qu'elle le serait à cinquante seulement.

Vous supposant, Monsieur, exempt de passion, vous ne l'êtes pas de vous tromper de moitié.

De cent six toises on en est venu à deux cent vingt ou deux cent vingt-cinq, ce n'est point là mon projet, et ce ne sont pas là les seules causes de la *destruction des cônes.*

Malgré la grande profondeur *res sous l'eau dans les* vives eaux *et n'en sortira pas dans les mortes eaux, qu'un jour de mauvais temps ci-devant de vingt-quatre heures, en aura pour lui moins de huit; qu'il présentera moins de résistance à l'effort de la mer, dont l'action deviendra par conséquent beaucoup moindre sur lui, et que ses montants, raccourcis du tiers de leur hauteur, en deviendront beaucoup plus forts, etc., etc.*

d'eau et l'éloignement, si, au lieu de placer cinq caisses l'année dernière, on n'en eût mis que deux ou trois, et qu'on les eût couronnées, soit en maçonnerie, soit en gros blocs bien fichés en pouzzolane; elles n'auraient pas été vidées jusqu'à dix-huit et vingt pieds de profondeur, elles seraient restées pleines et subsisteraient? *Voilà la vraie cause et la plus puissante de leur destruction.*

C'est donc vous, Monsieur, qui vous *trompez* sur celle que vous indiquez. Je vous observerai que j'ai toujours peu compté sur la partie supérieure de mes caisses, puisque dans mon premier projet, approuvé du Roi, j'ai proposé de la faire en granit, et que j'ai demandé inutilement qu'on y employât de la maçonnerie.

Quiconque vous a fait voir la chose autrement, vous a *trompé et vous a rendu un mauvais service*, puisqu'il vous a mis dans le cas d'être injuste en me rendant responsable *d'inconvénients* que j'ai sentis avant vous, et auxquels je n'ai pas été libre de remédier.

Mes cônes ainsi construits eussent supporté les jours de mauvais temps qui pour eux eussent été de vingt-quatre heures. Ils eussent offert une

résistance supérieure aux efforts de la lame et vous auriez eu de moins la peine d'en *raccourcir les montants d'un tiers.*

4° Un homme sans passion, Monsieur, voit tout avec froideur, se renferme dans ses fonctions, s'exprime sans exagération, et ne donne point aux autres des torts qu'ils n'ont pas.

Vous parlez d'égards pour mon opinion.

Est-ce par égard qu'à mon insu vous avez prévenu le Ministre contre la flottation de mes caisses? Est-ce par égard que vous avez voulu faire substituer des chameaux aux tonnes, et que vous avez assuré que mes procédés étaient dénués de tous principes d'hydraulique?

Est-ce par égard pour mon opinion et pour celle de MM. de Borda et de Fleurieu que vous avez dit partout et à tout le monde que, si l'on vous eût consulté, on ne se serait jamais servi des caisses, mais bien de navires remplis de pierres? Et vous dites que *personne n'a un intérêt plus direct et moins suspect que le vôtre au succès de mes opérations*, *qui le croira?*

4° *Voilà, Monsieur, le vrai motif, et non aucune autre passion, qui m'a déterminé à en proposer l'idée à M. le chevalier de Borda il y a deux ans passés. Il ne voulut pas d'abord la présenter au Comité par égard pour votre opinion, qu'il jugea contraire à cette idée, qui n'a enfin été proposée au Comité que l'hiver dernier, et d'après l'événement répété de cinq caisses brisées; on l'accepta d'abord, quoiqu'il fût déjà trop tard, et ce n'a été qu'au dernier Comité que vous en avez rejeté les moyens comme impossibles.*

5° J'ai sûrement à me louer des procédés de M. le chevalier de Borda. Je chéris sa personne,

5° *M. le chevalier de Borda, par une continuation d'égards pour vos opinions, substitua seulement*

je rends hommage à ses profondes connaissances; mais je ne crois point qu'il ait eu pour mon opinion une déférence outrée. Si celle du public, sur les travaux, a été ébranlée, ce que vous avez fait pour faire prévaloir votre système particulier et l'impuissance de mes efforts pour soutenir et perfectionner le mien, en sont les principales causes.

le mot difficulté *à celui d'*impossibilité *qui fut mis dans l'article qui en fut rédigé. On ne se permit pas, d'ailleurs, la plus petite observation, encore moins aucune contradiction; mais le dernier événement n'en était pas moins prévu, et malheureusement vous n'avez pas été assez convaincu que tout ce qu'on faisait n'était que pour vous en garantir et rétablir l'opinion publique, très-ébranlée sur le succès des travaux et de votre système.*

6° Je n'ai point jugé le recépage des caisses impossible. Vous n'avez point vu probablement le mémoire dans lequel j'ai montré que cette opération sur la plage avait des inconvénients et des dangers, et qu'après l'échouage il fallait des marins qui n'étaient pas à ma disposition. J'avais éprouvé mille fois, depuis cinq ans, combien la dépendance où je suis, pour tout travail à la mer surtout, était nuisible à mes opérations; voilà un des principaux motifs de mon refus, puisque vous voulez le connaître.

6° *Aujourd'hui, Monsieur, vous croyez encore la chose impossible, et, sur votre refus de vous en charger, M. le duc de Beuvron m'appelle pour déduire les moyens que j'ai cru possible d'employer pour recéper les caisses à une hauteur quelconque quand j'en ai proposé l'idée.*

Il m'importe dès lors que vous soyez bien convaincu que si, comme vous, j'eusse cru la chose impossible, je ne l'aurais jamais proposée; que si je m'en charge, ce n'est que d'après votre refus formel et réitéré, et pour justifier, ainsi que je l'espère, que j'en ai toujours cru l'exécution possible en y établissant l'ordre et les moyens convenables.

7° Ce qui précède répond à cet article. J'ai développé les causes principales des avaries

7° *Vous me devez sur cela, Monsieur, une opinion plus juste et plus fondée de mes sentiments.*

des cônes; j'ai montré le crédit que vous aviez cherché à donner à mon système. Ce que vous me dites du premier et deuxième cônes placés base à base ne prouve rien pour les autres.

qui n'ont jamais eu pour objet de décrier votre système, de proposer des choses qui lui seraient nuisibles, de contrarier vos opérations, et plusieurs attentions de ce genre qui ne sont ni plus vraies, ni plus vraisemblables. Vous ne serez que juste à mon égard en croyant le contraire, et qu'il eût été plus raisonnable d'attribuer les événements arrivés aux cônes aux mauvais temps et à leur cause qu'aux contrariétés que j'y ai mises, ou à ce qu'on ne les mettait plus base à base, puisqu'il est vrai que le premier brisé de tous était base à base d'un autre.

8° Je conçois que vous avez peu de plaisir à placer des caisses. Vous en auriez davantage à échouer des carcasses de navires remplies de pierres. A l'égard des soins que vous vous donnez pour la remorque, vous les devez à vous-même, au Roi, et je ne pense pas qu'en les rendant vous ayez fait le moindre sacrifice.

8° *Ma conduite a d'ailleurs et aurait dû vous prouver suffisamment le contraire, car l'opinion que j'en ai depuis deux ans, en les conduisant en place, n'a diminué en rien les soins et les précautions prises pour en assurer le succès; il est cependant très-heureusement certain que mon existence et ma réputation acquise ne dépendent pas d'une manœuvre à laquelle vous me devez la justice de me supposer plus de zèle que de plaisir toutes les fois que je la répète.*

9° Je vous demanderai aussi de me *permettre de vous observer, d'après l'habitude que vous devez me supposer* de travailler

9° *Permettez-moi de vous observer encore, d'après l'habitude que vous devez me supposer de la mer et de ses effets, que le calme*

à la mer, de combattre cet élément et de le contenir, comme vous cherchez à en triompher par les manœuvres lorsque vous commandez un vaisseau, vous me permettrez, dis-je, de vous observer que les caisses placées base à base, terminées avec de la maçonnerie à partir de la laisse de basse mer, eussent procuré pour toujours un calme, une protection, une défense, un abri que vous n'aurez jamais; je soutiens encore que l'on ressent quelques effets de celles qui subsistent, quoique trop séparées; que la diminution dans le mouvement des vagues, qui est plus sensible à basse mer seulement, n'est pas due uniquement aux digues, et que l'avantage qu'on en retire dans ce moment ne durera qu'aussi longtemps qu'elles ne seront pas rasées jusqu'à 12 à 15 pieds au-dessous de la basse mer; que cet effet aura nécessairement lieu et que, loin de trouver dans la rade un asile tranquille, les vaisseaux n'y rencontreront que des écueils. Il n'y a aucun marin qui ne soit de mon avis sur ce point.

dont jouissent actuellement les vaisseaux dans ce que vous appelez la petite rade n'est point produit, comme vous le supposez, par l'effet des huit cônes qui restent en place, mais bien de la digue continue dont ils font partie. Ces huit cônes n'occupent que huit points relativement à la totalité de cette longueur, et il n'est pas juste de leur attribuer la propriété de couvrir la rade qu'à un pareil nombre de boutons sur un habit de couvrir l'individu qui le porte. J'ose vous assurer que vous ne trouverez aucun marin qui ne soit de mon avis sur ce point, et qui ne veuille parler du calme produit par la digue en total quand il exprime seulement les cônes qui marquent son étendue.

10° Je désire, Monsieur, vous avoir convaincu qu'aucune passion contraire aux intérêts du Roi, ne m'a jamais occupé ni

10° *Je désire, Monsieur, avoir réussi à vous convaincre qu'aucune passion contraire à vos intérêts ne m'a jamais occupé ni*

conduit, et que rien ne peut accroître le désir que j'ai de réaliser encore l'espérance que la nation avait conçue de mon projet.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DE CESSART.

conduit, et qu'on ne peut ajouter aux sentiments véritables avec lesquels j'ai l'honneur d'être, etc.

LA BRETONNIÈRE (1).

MÉMOIRE RELATIF

A LA VÉRIFICATION DES SONDES DE LA RADE DE CHERBOURG ORDONNÉE AU MOIS DE JUILLET 1789.

Il suffira d'observer que quatre mille six cents sondes environ ont été faites pour vérifier la profondeur et la qualité du fond de la rade de Cherbourg, et que chacune de leurs positions a été déterminée par deux graphomètres à la fois, seul et unique moyen d'obtenir le degré de précision et d'exactitude qu'on pouvait désirer, et qu'on peut supposer dans une opération

(1) Ces deux lettres achèveront de faire connaître l'état dans lequel se trouvait, en 1788, la digue de Cherbourg, au moment où le Gouvernement, instruit par l'expérience, se décidait à abandonner le système des cônes et à donner raison à M. de La Bretonnière en adoptant le système des pierres perdues. Il était impossible que ces deux hommes éminents, ayant chacun des vues différentes, n'eussent pas plus d'un démêlé dans le cours des opérations importantes au sujet desquelles ils étaient si peu d'accord. Leur polémique est aussi piquante qu'instructive. Ils défendent l'un et l'autre leur opinion avec conviction et chaleur. M. de La Bretonnière avait raison d'insister sur les inconvénients que présentait l'usage des *caisses coniques*, dont il avait d'avance prédit la prompte destruction, et M. de Cessart pouvait prétendre aussi, avec raison, que son système n'avait échoué que parce qu'il avait été, par une économie mal entendue, exécuté dans des proportions mesquines. Si les quatre-vingt-dix cônes placés base à base dont il avait d'abord proposé le plan avaient été exécutés, n'auraient-ils pas produit à peu près le même effet que la digue continue proposée par M. de La Bretonnière?

dont les détails ont été dirigés par M. Meusnier, de l'Académie des Sciences et lieutenant-colonel au corps royal du génie.

Je me bornerai donc à joindre un nouveau plan de la rade de Cherbourg qui en résulte, les observations purement relatives à la navigation; et, pour mettre plus de clarté dans les différents objets propres à fixer les opinions sur la profondeur et l'étendue de cette rade, j'ai cru devoir les exposer dans l'ordre qui suit, savoir:

Entrée de la rade.
Sortie de la rade.
Mouillage des vaisseaux.
Cas de foule.
État actuel des digues.
Effets des digues.
Conclusion et avantages de la position de Cherbourg.

Je serai d'autant plus exact à ne pas m'écarter des principes, et à ne citer que les faits, que j'en appelle aujourd'hui aux officiers généraux de la marine rassemblés, auxquels je ne puis sans doute parler un langage inconnu, et qui sont les seuls juges compétents d'une question qui ne peut être livrée à des systèmes et à des opinions particulières, ni être aperçue et saisie, sous tous ses rapports, par les personnes dont les connaissances sont étrangères au métier de la mer.

ENTRÉE DE LA RADE.

Lorsque la digue sera finie, elle laissera deux passes dont la direction, par rapport à celle des courants et à la protection des forts, rendra l'entrée et la sortie plus faciles et plus sûres que celles de la plupart des rades fréquentées par les vaisseaux de guerre.

Celle de l'Est est aujourd'hui de quatre cent vingt toises, et celle de l'Ouest de mille soixante, suivant la dernière vérification.

La première sera nécessairement la moins fréquentée, mais plus particulièrement commode aux bâtiments qui sortiront de la rade ou viendront de la partie de l'Est.

ordre rangent de
duquel on trouve
t de la plus basse
gt-quatre ou vingt-
ou vingt pieds en
s en morte-eau, ou
ssage et mouillage
passe, sur un fond

narée de jusant, et
passe, peut mouiller
e préfère, jusqu'au
N.-O., le ramène-

ne distance raison-
ion est irrégulière,
le N.-O. et avertis-
sont très-forts dans
assez généralement
et à petite distance

en face de la passe
u S-O. du fort Royal,
is, attendu qu'il n'y
au sur un fond de
eaux.
partie, on y est sous
s les vents du N.-E.
mer y est toujours

ir au mouillage des
cieuse, et peut con-
la belle saison (*).

l'eau des vaisseaux du
es ordres inférieurs ; à
qu'à 10 pour les bâti-
s.

La passe de l'Ouest, telle qu'elle est aujourd'hui, a plus de mille soixante toises de largeur, et peut être réduite à mille; ce qui laisserait encore suffisamment de louvoyage pour les plus gros vaisseaux. Il y a généralement trente et trente-six pieds d'eau de basse mer dans cette passe, et dix-huit à vingt au pied même des rochers de la pointe de Querqueville, qu'on ne doit cependant approcher qu'autant que la prudence l'indique.

Les premiers flots y viennent du N.-N.-O. et portent sur le fort d'Artois, et de là vers le N.-E., ce qui donne toute facilité aux bâtiments de prendre le mouillage qui leur convient.

Le fond est curé dans plusieurs endroits, et n'est pas également bon dans cette passe, ni quelques endroits de l'anse Sainte-Anne, surtout lorsqu'on approche de la côte; mais il convient d'observer que la quantité du fond est plus importante dans les passes qui servent d'accès aux rades que la qualité, et qu'il est beaucoup meilleur dans la partie qui avoisine la digue, et doit servir au mouillage ordinaire des vaisseaux. On peut cependant mouiller partout, lorsqu'il ne sera question que d'y passer quelques heures pour attendre la marée ou prendre un meilleur mouillage.

A six cents toises environ au nord de la batterie Sainte-Anne, on trouve un plateau de rocher de peu d'étendue, sur lequel il ne reste que vingt et un à vingt-deux pieds d'eau de mer basse; mais ce haut-fond n'est point dans le passage des vaisseaux du premier rang, et ne peut nuire en rien au louvoyage de ceux d'un moindre tirant d'eau; il laisse un passage de six cents toises à peu près entre lui et le bout du O. de la digue.

Il convient d'observer ici que le vent de S.-O. est celui qui oblige de ranger la pointe de Querqueville pour gagner le mouillage en rade, et qu'alors il ne leur serait pas possible d'approcher ce haut-fond, qui n'est à craindre pour eux qu'au moment d'une basse mer, vive eau.

Si au contraire les vents prennent du Nord, alors les bâtiments ont du largue dans leurs voiles, sont maîtres de leur manœuvre, et rangeront toujours le bout de l'O. de la digue de préférence, pour prendre plus aisément le poste qui leur est assigné à l'abri des digues.

Si enfin les vaisseaux sont du premier rang, ils observeront de ne s'approcher de terre qu'à une distance convenable, s'ils entrent précisément à l'instant de la basse mer, vive eau.

S'il y a morte eau, ou que la mer soit montée, il y a partout assez d'eau pour les plus gros vaisseaux; mais il faut observer qu'à Cherbourg, comme dans toutes les rades de marée, le moment de la mer montante est celui qu'on prend le plus communément pour entrer ou faire quelques mouvements. Il convient même d'observer qu'il n'est pas possible d'entrer au moment de base mer en rade, attendu qu'il diffère de deux heures et même de deux heures et demie avec le moment de basse mer à une lieue au large. L'instant de basse mer n'étant pas à beaucoup près le même, il en résulte qu'au moment où elle est basse en rade, le courant du jusant est encore de quatre et cinq nœuds au large, et qu'on le refoule quelquefois à peine; et, aussitôt que la marée étale permet d'entrer dans la rade, on y trouve alors deux heures et plus d'eau montée.

On ne peut donc citer comme danger, ni même comme inconvénients, les précautions ordinaires auxquelles la navigation est toujours assujétie, sans supposer un concours de circonstances si peu probables, qu'on peut le regarder comme inadmissible.

Toujours basse mer, toujours vive eau, et des vaisseaux du premier rang, toujours cas de foule, la mauvaise saison et jamais de précautions; avec de pareilles hypothèses, la plupart des rades connues et fréquentées jusqu'à présent seraient donc proscrites. Il semble au contraire que ce sera toujours un grand avantage que celui de n'avoir de précautions à prendre pour le fond, qu'au moment d'une grande basse mer vive eau, et les gros vaisseaux règlent partout leurs mouvements sur l'heure et l'état des marées.

On pourrait rappeler ici que le trajet depuis Ouessant jusqu'à la rade de Brest est de neuf lieues, et semé de plusieurs rochers dangereux qu'il faut connaître, et oblige à des précautions dont le moment même de la mer haute n'exempte pas.

Si la rade de Cherbourg n'a pas de privilége exclusif à cet égard, on peut dire aussi que toutes les rades du Golfe et de la Manche ont cela de commun avec elle.

Si d'ailleurs on est gêné par le calme ou l'heure de la marée, on a l'avantage des deux passes ; et, mieux qu'ailleurs, on peut mouiller partout et à plus d'une lieue au Nord des digues, sur un fond de quinze à vingt-cinq brasses. La Manche entière tient lieu de rade pendant la belle saison. On sait d'ailleurs que la marée y fait tout, et qu'on ne peut y naviguer que d'accord avec elle.

SORTIE DE LA RADE.

Il suffit de jeter les yeux sur le plan de Cherbourg pour reconnaître qu'une partie des avantages et des facilités qui ont lieu pour l'entrée, sont les mêmes pour la sortie.

On peut admettre encore que toute flotte ou bâtiment qui sort d'une rade, prend ordinairement l'instant de la marée et le vent qui lui est le plus convenable. Cette précaution, généralement usitée dans toutes les rades, devient d'autant plus indispensable qu'on est plus nombreux.

La rade de Cherbourg offre à cet égard des avantages dont la plupart des autres rades sont privées, en ce qu'elle a deux passes également commodes pour sortir avec les vents de terre. La fraîcheur des nuits les ramène assez ordinairement le matin. Ils sont en général les plus fréquents pendant la belle saison, et donnent à une armée nombreuse et aux flottes la facilité de sortir par les deux passes à la fois.

Les vents de N.-E. donnent aussi les moyens faciles de sortir par la passe de l'O. ; et si l'on prend l'instant de la pleine mer, on profite de tout le jusant pour s'éloigner. Si l'on veut traverser la Manche et aller à la côte d'Angleterre, on prendrait au contraire une marée de flot.

Les vents de S.-O. donnent réciproquement les mêmes moyens de sortir par la passe de l'E. La force du vent et de la marée décide en général le moment qu'il est le plus avantageux de choisir dans toutes les rades, et celle de Cherbourg est comme toutes les autres à cet égard.

Les deux passes y rendront toujours les appareillages plus commodes et plus faciles que dans beaucoup d'autres rades, et

les vents de N.-E. qui permettent d'appareiller de tous les ports d'Angleterre, ne sont pas moins favorables à Cherbourg.

La Hougue n'a pas le même avantage, et ce seul motif rendra toujours la position de Cherbourg infiniment préférable pour y rassembler les flottes et les armées qui pourraient au contraire se trouver bloquées à La Hougue, par le même vent qui permet d'en sortir, ainsi de tous les ports d'Angleterre.

La rade de Cherbourg possède encore un avantage qui lui appartient exclusivement à presque toutes les rades connues, c'est qu'à une portée de canon au large des passes et des digues on est en pleine mer et hors de tout danger.

Toute armée, escadre ou flotte peut, dès lors, se ranger sur tel ordre qui lui convient. On sait assez que le ras de Barfleur prive La Hougue du même avantage pour l'entrée comme pour la sortie, et que la rade de Brest exige plus qu'une autre qu'on ait égard à l'heure du jour, et qu'on y attende un vent fait pour la sortie des escadres.

On peut au moins conclure, de tout ce qui est exposé ci-dessus, que ceux qui ont pris à tâche de ne citer que les inconvénients de Cherbourg, s'exposent à montrer au moins de la partialité en ne faisant pas mention de ses avantages.

MOUILLAGE DES VAISSEAUX.

La distance comprise entre la digue et la terre n'est que de huit cents toises dans l'anse Sainte-Anne, et n'admet que trois rangs de vaisseaux au mouillage au cas de foule. Le premier ne serait qu'à cent cinquante toises des digues, le dernier à trois cent soixante, et par conséquent à quatre cent quarante de la côte (*).

Quelle que soit la forme du vent du S.-O. et d'O.-S.-O. qui vient par-dessus la terre, la mer est toujours si belle dans la rade, qu'on ne court jamais les risques de chasser vers la digue.

(*) Nota.—La rade de Dunkerque n'a que 600 toises de largeur dans l'emplacement susceptible de recevoir les vaisseaux au mouillage, et la distance comprise entre le banc du Brack et la laisse de basse mer, n'est que de 900 toises environ, et beaucoup moins à couvert.

Lorsque les vents reprennent la partie de l'O. vers le N.-O. et rendent la mer plus grosse, la direction des vaisseaux change alors, et leur donnerait plus de marge, s'ils venaient à chasser sur leurs ancres.

La surface de la rade propre à recevoir les vaisseaux au mouillage peut être considérée celle où l'on trouve 25 pieds de profondeur au moment de la plus basse mer vive eau, suivant le repère placé à la roche Nazer, et est de un million deux cent mille toises environ.

Cette surface, prise rigoureusement pour l'emplacement du mouillage au moment de la mer basse, acquiert nécessairement beaucoup d'étendue, et, par conséquent, de facilités pour les mouvements des vaisseaux au moment de la mer haute et même à mi-marée.

Ce fait incontestable permet d'observer que le peu de profondeur si souvent rappelée comme dangereuse, et sujette à inconvénients pour les vaisseaux du premier rang dans quelques parties de la rade, est tout au plus un motif de précaution pour eux, qui se réduit seulement à ce qu'ils n'y prennent pas toujours le moment de la basse mer pour faire leurs mouvements; ce moment aurait lieu pendant trois heures tout au plus sur deux marées de douze heures, et pendant six sur vingt-quatre.

Dès lors, l'inconvénient le plus à craindre pour les vaisseaux du premier rang devient nul, ainsi que celui de rencontrer les ancres des autres vaisseaux dont les pattes supérieures excèdent de cinq à six pieds le sol ordinaire de la rade. On pourrait même démontrer que de ce défaut de profondeur, n'ayant lieu qu'un moment dans quelques parties seulement, qui ne sont pas celles marquées pour le mouillage des vaisseaux du premier rang, il résulte des avantages précieux, tant pour la tenue des ancres. que pour diminuer les distances et la longueur des touées, attendu que le rapport des distances doit être observé en raison des profondeurs, et que la tenue est d'autant meilleure que le câble s'éloigne le moins possible de la ligne horizontale.

J'établis comme un fait incontestable que, dans la majeure partie de la rade affectée au mouillage des vaisseaux du premier rang, on trouvera de trente-deux à quarante-deux pieds de pro-

fondeur au moment de la plus basse mer vive eau possible, et que cet emplacement est plus que suffisant pour contenir tous ceux qui feront partie d'une armée. On ne doit pas présumer d'ailleurs qu'on n'ait pas les mêmes attentions à Cherbourg que dans toutes les autres rades, celle de leur choisir les emplacements les plus convenables; et il n'a jamais été plus juste que raisonnable de choisir l'emplacement qu'on a eu des raisons particulières d'affecter aux vaisseaux le *Triton* et le *Brillant*, pendant la durée des travaux, pour en conclure la profondeur de la rade entière, et dire tout ce qui a été dit de trop à cet égard.

Cet inconvénient cité pour les vaisseaux du premier rang n'a donc plus lieu, si on les place où ils doivent l'être, et s'ils ne choisissent pas l'instant de la plus basse mer vive eau supposée pour faire leurs mouvements.

Ce même inconvénient n'a pas lieu non plus pour les vaisseaux d'un moindre tirant d'eau dans les autres parties de la rade, attendu plusieurs observations que je vais rappeler.

La première est que les armées nombreuses doivent être, autant qu'il est possible, mouillées en ordre et sur des lignes parallèles; alors le même ordre et les mêmes directions parallèles existent nécessairement parmi leurs ancres et les bouées qui ne les désignent que pour les faire éviter.

La plus essentielle, et que j'ai indiquée dès le principe comme devant être de première nécessité, est que les vaisseaux mouillés pendant la guerre à Cherbourg, dont la position exige une surveillance active et continuelle et des appareillages souvent faits à la minute, n'y soient jamais sur leurs ancres, mais toujours sur des corps morts fournis et entretenus par le port, dont les ancres ne doivent avoir qu'une patte, et dont les dimensions excèdent les ancres ordinaires pour plus de sûreté.

La profondeur de la rade n'excède en aucun endroit quarante-deux et quarante-trois pieds de mer basse, et n'exige pas qu'on y file autant de câble que dans les rades plus profondes; il y aurait même du danger à en filer trop.

Il est assez reconnu qu'une longueur de soixante-dix à quatre-vingts brasses y est plus que suffisante dans tous les cas, attendu que le fond est en général très-bon pour la tenue des ancres et

remonte insensiblement vers la terre, dans la direction du N. au S. et des vents les plus à craindre (*).

Il en résulte aussi qu'on peut calculer le nombre des vaisseaux qu'elle peut contenir sur une base de dix mille toises carrées, ou d'après les distances de cent toises observées entre chacun d'eux.

On pourrait même les réduire à soixante-quinze toises pendant la belle saison, et dans la direction E. et O., en les conservant à cent toises et même plus, dans la direction N. et S., s'il y avait cas de foule.

En cela, je n'avance rien de contraire à ce qui s'est constamment pratiqué pendant la dernière guerre dans toutes les rades d'Europe et de l'Amérique.

J'ai souvent vu les vaisseaux mouillés à moins de cent toises les uns des autres dans la rade de Brest, et sans qu'il y eût cas de foule : notamment dans la première armée commandée par M. le comte d'Orvilliers, dans laquelle j'occupais le poste d'aide-major.

(*) Un seul fait incontestable et connu de tout le monde suffirait pour détruire toute espèce de doute à cet égard, s'il en était besoin, dans la partie même au N. du fort d'Artois.

C'est précisément dans cette partie comprise entre la roche Tenard et les digues, que plusieurs lignes de bâtiments ont été disposées pour la conduite des caisses coniques; ces bâtiments étaient mouillés de cent toises en cent toises, sur des ancres de trois à quatre mille.

Tout le monde a vu que, pour attendre le moment de basse mer auquel l'immersion des caisses avait lieu, on a presque toujours été obligé de s'arrêter deux ou trois heures, pendant lesquelles des brises souvent très-fraîches s'élevaient au milieu du jour.

On peut se faire une idée de l'action d'un courant de plus de deux nœuds dans les vives eaux et de l'effet d'un vent frais, réunis sur une surface aussi considérable que celle d'un cône de cinquante pieds d'élévation et de cent quarante-quatre pieds de diamètre à sa base.

La seule ressource était de donner alors la plus grande touée possible à l'aussière de conduite; plusieurs fois les bausses ont manqué; l'étrave des bâtiments et leurs œuvres mortes ont été endommagées; mais les ancres n'ont jamais chassé, et jamais aucun câble n'a été coupé sur le fond pendant des stations de deux et trois mois.

Rien ne peut donc constater d'une manière plus positive la bonté du fond de la rade; et ce fait connu de tout le monde répond seul aux systèmes et aux opinions contraires. *(Note de M. de La Bretonnière).*

Il est inutile de rappeler la nécessité de placer les vaisseaux au mouillage dans la rade de Cherbourg, sur des lignes parallèles à la direction de la digue et sur des corps morts; la nécessité de l'ordre est la même partout, et devient plus indispensable en raison du plus grand nombre.

Ils peuvent y être sûrement placés sur trois lignes, en face même du fort d'Artois, et vers l'O. de ce port, où la partie la plus resserrée de la rade est encore de plus de huit cents toises.

Au N.-E. du fort d'Artois, la rade est plus grande et les vaisseaux peuvent y être mouillés sur cinq à six rangs.

La première ligne peut être placée en toute sûreté à cent vingt toises de la digue, la seconde à deux cent quarante, et la troisième à trois cent soixante, y compris trois longueurs de vaisseau.

Cette dernière ligne se trouverait donc encore à la distance de plus de quatre cent quarante toises de la côte, en supposant un cas de foule qui n'est vraisemblable que pendant la belle saison.

Tout officier-général commandant une armée navale a pour but principal d'y établir un ordre tel que la communication soit prompte et facile avec tous les vaisseaux qui la composent.

Il en résulte que, quand bien même il ne serait pas gêné par l'espace dans les rades qu'il occupe, l'ordre dans les mouillages n'est pas moins désirable et nécessaire, en raison de ce que les armées sont plus nombreuses, tant pour prévenir les inconvénients de l'arbitraire dans les distances et dans l'emplacement que doivent occuper les vaisseaux, que pour les rapprocher, autant qu'il est possible, du vaisseau amiral.

Ce point bien constaté démontre aussi qu'aucune rade connue ne permettrait d'observer des distances de deux cents toises ou des surfaces de quarante mille toises de superficie pour chacun des vaisseaux d'une armée, pour peu qu'elle fût nombreuse (*).

L'espace de cent toises est donc le plus généralement observé en pareil cas, et ne varie que relativement à la plus ou moins

(*) J'ai cru ne devoir répondre que par des faits généralement connus, aux systèmes et aux opinions particulières de ceux qui n'exigeaient des distances de deux cents toises entre chaque vaisseau que pour appuyer leurs assertions peu raisonnées sur l'étendue de la rade de Cherbourg.

grande profondeur des rades, à la saison et à l'espace dont on peut disposer. On a même souvent été obligé de le diminuer dans les rades de Brest, de Cadix, du Fort-Royal, Cap-Français, Porto-Cabello. J'en appelle aux officiers qui y ont commandé les escadres et les vaisseaux pendant la guerre dernière.

La raison qui fixerait encore à deux cents toises la distance à observer entre chaque vaisseau d'une armée, pour qu'il puisse faire aisément son appareillage, n'est pas admissible pour les marins qui savent que les armées et même les escadres n'arrivent au mouillage et ne sortent des rades qu'avec ordre et par des mouvements successifs. .

Dans toutes les rades, les vaisseaux du premier rang sont tenus à des précautions d'usage relativement à l'heure des marées, la force du vent et des courants. Leur appareillage successif se fait avec plus de précision et de facilité, quand ils peuvent porter des aussières sur des bâtiments qui n'en sont éloignés que de cent toises, que s'ils étaient privés de ces mêmes points d'appui où étaient éloignés à deux cents.

Les marins savent qu'on porte aisément et très-vite une aussière à cent toises, et qu'il est souvent impossible de la porter à deux cents, où alors son effet est beaucoup moins sûr et moins positif.

Il faut donc renoncer à mesurer l'étendue des rades d'après des systèmes et des hypothèses contraires à ce qui se pratique ordinairement quand les vaisseaux sont rassemblés dans un certain nombre.

On observera, sans doute, que la rade de Cherbourg étant plus ouverte que celle de Brest, il faut y prendre plus de précautions que dans une rade qui serait plus fermée.

C'est ici le moment de rappeler que le cas de foule n'y aura sans doute lieu que pendant la belle saison, et d'établir comme un fait positif et reconnu de tous les marins du lieu, que quelque forts qu'y soient aujourd'hui les vents les plus à craindre, la mer n'y est pas plus agitée que dans beaucoup d'autres rades plus fermées en apparence.

Quelques réflexions suffiront pour en convaincre.

Avant la construction des digues, l'action d'une tempête n'éprouvait pas d'interruption pendant sa durée, tandis qu'ac-

tuellement, la vague étant rompue par les digues d'une manière sensible, pendant seize heures environ sur vingt-quatre, il en résulte moins d'agitation dans la rade et plus de tranquillité pour les vaisseaux qui y sont mouillés.

Ils n'éprouvent vraiment la mer grosse aujourd'hui qu'au moment de la pleine mer, et pendant trois heures au plus. Aussitôt qu'elle a baissé, les digues commencent à briser, et la tranquillité s'ensuit dans la rade, au point que lorsqu'elle est basse, la mer y est toujours infiniment droite, quelle que soit la force du vent.

Ce fait peut être attesté par tous les marins du lieu.

La rade est à couvert par les terres des vents d'O., N. O. jusqu'à l'E. en passant par le Sud, et dès lors la mer n'y est jamais grosse.

Les vents seuls du N.-O. au N.-E. y rendent la mer houleuse et la lame forte, surtout pendant la marée haute; mais il est sensible qu'elle ne peut être incommode aux vaisseaux, qu'au moment de la pleine mer.

On observe très-positivement à Cherbourg que la direction des vents décide absolument la plus grande ascension, ou le plus grand abaissement des marées, lors des vives eaux.

Lorsque les vents soufflent avec force du O. au N., la mer y monte ordinairement aujourd'hui beaucoup, et descend très-peu.

Lorsqu'au contraire, les vents soufflent du N.-E. au S.-E., alors elle monte moins et descend beaucoup plus. Cette dernière circonstance devient beaucoup plus sensible aux marées voisines de l'équinoxe du printemps, et lorsque la lune est périgée et le vent très-calme (*).

Mais quand on a cité ce grand abaissement de la marée comme un inconvénient dangereux pour les vaisseaux du premier rang, il fallait observer en même temps qu'alors la rade jouit absolument de la même tranquillité qu'un bassin : qu'alors, le tangage est absolument nul. Il n'existe pas un marin à Cherbourg, pour lequel cette vérité ne soit sensible. Il en résulte que si un vaisseau

(*) Voyez le tableau des observations faites depuis quinze mois à l'échelle des marées placée à la roche Nazer.

n'avait alors que peu d'eau sous sa quille, cela n'a lieu que pour un moment et sans aucun danger.

Les grands tangages occasionnés par une mer agitée et les vents du large n'ont jamais lieu que pendant la mer haute;.alors les vaisseaux n'ont pas à craindre de toucher le fond, ni de rencontrer les ancres des vaisseaux voisins.

Et quand bien même la mer serait grosse au moment de la mer basse, ce qui n'a pas lieu (même avec les vents du S.-O. au N.-O.), alors il est régulièrement observé que l'abaissement des marées est moins considérable de deux, trois et même quatre pieds, qui se trouvent dans ce cas de plus sous la quille des vaisseaux. Ce qu'on a cité à cet égard comme un grand inconvénient, en est donc un très-léger, et n'interdit en aucune manière le mouvement des vaisseaux et l'appareillage d'un convoi au moment même de basse mer, de la plus grande vive eau supposée.

On observera peut-être que cette seule manière scrupuleuse de considérer ces objets en démontre les inconvénients. Mais un inconvénient n'est pas toujours un danger inévitable. Faudrait-il, d'ailleurs, se priver des avantages et jouissance de cette rade, parce que les vaisseaux du premier rang, comme les *États-de-Bourgogne*, y seraient assujétis à ne pas prendre précisément l'instant de la plus grande basse mer vive eau pour faire leurs mouvements, et à ne pas négliger les mêmes précautions dont ils ne se sont dispensés dans aucune des rades de marée ?

Et enfin parce que, sur douze heures, ils n'en auraient que neuf ou dix pour faire leurs mouvements?

Je répéterai d'ailleurs que le moyen le plus efficace d'établir l'ordre dans le mouillage et la célérité désirable dans les appareillages, est de s'y procurer un établissement et des moyens tels que les vaisseaux y soient toujours mouillés sur des ancres appartenant au port. Ces ancres ne doivent avoir qu'une patte, beaucoup moins pour ôter toute inquiétude sur la patte supérieure des ancres au moment de basse mer, que pour en éviter la rencontre pour les câbles d'un autre vaisseau et les tours des orins qu'on ne peut empêcher dans les rades de marée, ce qui souvent les coupe et oblige de relever l'ancre avec le bâtiment.

On sait assez tout ce qu'il y aurait à gagner à n'avoir qu'une

patte aux ancres, si la chose était possible pour celles des vaisseaux.

Aucun officier-général, commandant une armée ou escadre, ne désapprouvera sans doute un établissement que la position seule de Cherbourg rend indispensable, et dont il résulterait un ensemble aussi précis et des appareillages aussi prompts; il n'exige qu'une première dépense, puisque les câbles et les ancres des vaisseaux ne fatigueraient pas et ne seraient qu'en veille, lorsque ceux du port seraient employés.

Si cet établissement ne pouvait être complété, il serait au moins à désirer qu'il eût lieu pour l'ancre de N.-O. de chaque vaisseau, qui n'aurait alors que son ancre d'affourche à lever, et ferait son appareillage sur celle du port.

Il conviendrait même que les câbles du port n'eussent que quatre-vingt-dix à cent brasses de longueur, afin de pouvoir dépasser plus aisément les tours qu'on ne peut éviter dans les rades de marée, ou les changements de vents imprévus.

Les corps-morts ne seraient mis en place que lorsqu'on attendrait des escadres ou des vaisseaux. Ils seraient relevés par des chaloupes du port aussitôt leur appareillage, ou quelques jours après, conformément aux circonstances.

Chaque vaisseau appareillerait sur une embossure, et ne serait assujéti qu'à laisser une bouée légère et une aiguillette sur le bout du câble qu'il filerait par le bout.

Ce moyen éviterait tout l'attirail incommode et dispendieux qu'on reproche aux corps-morts ordinaires et qui dépérissent quelquefois dans les rades sans utilité.

Il n'est d'ailleurs aucune rade sans inconvénients, et on ne doit naviguer nulle part sans précautions. Mais je crois pouvoir observer avec raison qu'on ne donnerait pas la plus juste idée possible de celle de Cherbourg, en affectant de citer un concours de circonstances souvent inconciliables, comme des inconvénients et des dangers, sans faire mention des moyens faciles de les éviter, et de tous les autres avantages.

Il n'est pas plus juste que raisonnable de supposer toujours la mer basse, vive eau, au point le plus bas possible : toujours les vents au N.-E., calme, et une marée voisine de l'équinoxe du printemps : toujours le vaisseau les *États-de-Bourgogne* choisissant

ce moment pour entrer ou pour sortir, et jamais de précautions.

Faudrait-il regarder la rade de Cherbourg comme inabordable aux vaisseaux de premier rang, et renoncer aux avantages de sa position, quand bien même il existerait un instant où le vaisseau les *États-de-Bourgogne* serait obligé de prendre des précautions?

Tous les marins m'entendront sans doute, c'est à eux que j'ai eu principalement en vue d'exposer les faits et les détails relatifs à la rade de Cherbourg. Si leur opinion ne reste pas incertaine, j'ai lieu de croire que celle du public ne doit pas l'être davantage.

Il est incontestable que tous les dangers et inconvénients prétendus et reprochés à la rade de Cherbourg, pour les vaisseaux du premier rang au moment de basse mer, n'auront pas lieu en temps de morte eau à mi-marée, et à plus forte raison de mer haute. Si l'on compare un moment le trajet qu'il faut parcourir depuis Ouessant pour arriver dans celle de Brest, on conviendra que les précautions à prendre sont en bien plus grand nombre, et que la mer, haute même, n'y dispense pas de plusieurs dangers qui n'ont pas lieu à Cherbourg, comme je l'ai déjà fait observer à l'article qui traite de l'entrée de la rade.

Messieurs les officiers-généraux sont à même de juger, d'après ce que je viens d'exposer, si j'ai mis en avant quelques systèmes ou opinions particulières contraires aux principes du métier, et à ce qu'ils ont pratiqué eux-mêmes relativement au mouillage et à l'ordre établi dans les rades.

CAS DE FOULE.

Ce qui a été dit jusqu'à présent sur les inconvénients et les précautions auxquelles la rade de Cherbourg est assujétie, n'a pu être entendu pour des bâtiments particuliers et en petit nombre, et ne peut être rapporté qu'à des armées assez nombreuses pour y donner lieu au cas de foule.

J'ai déjà observé que cette circonstance ne doit pas être la plus ordinaire, et qu'elle n'est présumable que pendant la belle saison.

Dès lors une grande partie des inconvénients prétendus n'ont plus lieu.

La rade de la Hougue et toute la Manche appartiennent à une armée supérieure; et, dans le cas contraire, la rade de Cherbourg, telle qu'elle est, sera toujours plus que suffisante, et offre les moyens d'y rassembler un nombreux convoi. Si on avait le projet d'une grande expédition, l'arrière-bassin peut être mis en état avec peu de frais, et donne à cet égard beaucoup d'avantages.

J'établis comme un fait certain que la rade, telle qu'elle est, pourra contenir cinquante-cinq à soixante vaisseaux, indépendamment d'un nombreux convoi, moyennant l'ordre établi et les moyens que j'ai indiqués à l'article du mouillage.

Le cas de foule obligera de réserver un emplacement voisin des passes pour les vaisseaux venant de la mer. Ils y mouilleront d'abord sur leurs ancres, en attendant le moment de la marée favorable pour prendre le poste qui leur sera assigné. Cet objet tient autant à l'ordre et à la police observée dans les armées nombreuses, qu'au local de la rade.

Concluons que si on s'attache à supposer une armée si nombreuse dans la Manche, que la rade de Cherbourg ne puisse pas la contenir en entier, il est à présumer qu'elle y aura une supériorité qui fait disparaître beaucoup d'inconvénients, surtout pendant la belle saison.

La position de Cherbourg, relativement à tous les points de la Manche, sera pour elle un point de ralliement et de sécurité. Tout ce qui a été dit serait à peine fondé si quelque autre emplacement paraissait préférable.

J'ai suffisamment observé qu'en citant la Hougue, la question a été mal examinée sous une infinité de rapports relatifs aux mouvements des flottes, et qui ne peuvent être saisis dans leur ensemble que par des personnes du métier.

ÉTAT ACTUEL DES DIGUES.

Il suffit de voir dès aujourd'hui l'état des premières digues pour apprécier à une juste valeur tout ce que l'esprit de sys-

tème et des opinions prématurées avaient d'abord annoncé.

La digue, dite d'épreuve, y répond d'une manière irrécusable. Elle est restée à trois et quatre pieds au-dessus des plus basses mers vives eaux, et les pierres sont couvertes d'un varech si épais, que l'eau la plus claire, qui permet de voir à vingt pieds de profondeur, ne laisse pas apercevoir une seule pierre sur le talus extérieur; ce qui prouve incontestablement qu'elles n'ont aucun mouvement.

Le talus intérieur ou vers le sud se conserve à quarante-cinq degrés, et est également couvert de varech. Il est tel, qu'au moment de basse mer on pourrait y abattre un vaisseau en carène, et à moins de cinquante pieds du sommet de la digue, on trouve le fond naturel de la rade et de sable fin.

Ce fait peut être aisément vérifié sur toute la longueur des digues (*).

La plus grande force des digues dépendra toujours de la plus grande régularité observée dans les talus extérieurs.

Tout ce qui excède leur surface, présente une résistance au mouvement horizontal de la mer, occasionne des affouillements, et doit être soigneusement détruit.

On reconnaîtra dès lors la possibilité, que je regarde aujourd'hui comme démontrée, de maintenir la digue à quatre et cinq pieds au-dessus du niveau de basse mer, et dans toute sa longueur.

La masse des digues est inébranlable par elle-même, le mouvement de la mer se charge d'en régaler la surface, et d'en déterminer le talus, d'après un système qui est celui de la nature, et dont on ne doit pas s'écarter autant qu'il est possible.

Toute inégalité sur leur surface y produit nécessairement des résistances, dont il résulte des affouillements, des coupures ou autres effets nuisibles qu'on peut éviter en les supprimant.

Ce fait n'a jamais été plus évidemment démontré que sur la partie supérieure des cônes, qu'il a indiqué la nécessité de re-

(*) Les pierres s'avancent dans la rade au seul emplacement des cônes recépés, ce qui forme au côté intérieur de la digue des irrégularités qu'il est essentiel de diminuer autant qu'il sera possible, et emploie en pure perte une quantité de pierres qui peuvent être placées plus utilement ailleurs, et que la belle saison permet de prendre pour un tiers du prix ordinaire.

céper; il s'applique également à tout ce qui contrarie l'uniformité des talus, sans avoir des dimensions aussi considérables.

Je ne rappelle ici les faits et ce que l'expérience a confirmé que pour détruire l'assertion mise en avant dès le principe, que l'action de la mer abaisserait le sommet des digues à quinze pieds en contre-bas ; expression favorite et opinion prématurée que l'expérience n'a pas plus justifiée que la dispersion des pierres dans la rade, leur mouvement de l'O. à l'E., et devant combler la passe du fort Royal, la rade perdue, etc., etc.

Il eût été sans doute plus sage et moins inconsidéré d'attendre les événements et de ne pas inquiéter l'opinion publique en annonçant d'abord comme des faits ce qui n'était qu'une hypothèse et des systèmes, qui bien loin d'être justifiés par une expérience de quatre ans, restent aujourd'hui dépourvus de toute vraisemblauce.

EFFET DES DIGUES.

Il est évident que la digue n'étant pas encore arrivée au point d'élévation et de perfection qu'elle doit avoir, la rade n'a pas encore acquis le degré de tranquillité qu'elle doit obtenir un jour.

Il ne l'est pas moins que, dans l'état actuel des choses, la grosse houle que les vents du large amenaient ci-devant dans la rade est absolument détruite au moment de mer basse et même à mi-marée, et que les vaisseaux y jouissent alors de la même tranquillité que dans les rades les plus fermées.

Le tangage qu'on a supposé, ne peut donc avoir lieu que de mer haute, et alors il est sans inconvénients pour les vaisseaux.

J'ai eu lieu d'observer ci-dessus que ce n'est qu'avec des vents légers de la partie de l'E. et la lune périgée dans la saison des équinoxes, que le grand abaissement des marées a lieu. Mais alors le tangage est encore nul et la mer pareille à celle d'un bassin. Quand même un vaisseau n'aurait que peu d'eau sous sa quille dans ce moment, il n'en résulterait aucun inconvénient autre que d'être obligé de ne pas prendre précisément l'instant de basse mer pour faire son appareillage, s'il était gêné par d'autres vaisseaux.

On observera sans doute que les digues portées plus au Nord auraient donné plus d'étendue à la rade (*).

Je ne répondrai qu'un mot pour détruire ce raisonnement.

Ce qui était praticable à l'emplacement actuel des digues ne l'était pas même à cent cinquante toises plus au Nord, et en dehors des pointes de Querqueville et du fort Royal, attendu que la force des courants y est double, et que le fond y baisse de quinze à vingt pieds.

D'ailleurs, la rade resterait ouverte aux vents de O.-N.-O. et de N.-E., qui y sont les plus mauvais, et précisément ceux auxquels il fallait la fermer. Il en résulterait que la digue, qui est aujourd'hui à trois et quatre pieds au-dessus du niveau de basse mer, serait encore fort au-dessous du niveau et beaucoup plus exposée de toutes manières.

On sait aussi que la hauteur des premiers cônes mis en place n'avait pas été calculée sur cette profondeur.

On court les risques de mettre souvent l'erreur à la place de la vérité, quand on ne met que ses opinions à la place de ce que les autres ont fait.

L'avantage des deux passes, en dehors desquelles la mer est libre et exempte de tous dangers, sera toujours un avantage réel et incontestable. Ce qu'on a beaucoup trop cité comme inconvénients ou dangers à Cherbourg, se trouve en plus grand nombre dans presque toutes les autres rades qu'on ne laisse cependant pas de pratiquer, et dont la jouissance n'en est pas moins regardée comme très-précieuse.

(*) L'auteur du rapport fait à l'Assemblée Nationale met ceci au nombre des reproches les plus graves qu'il fait à l'administration des travaux, et ne manque pas de répéter, d'après quelques autres personnes, qu'on a gâté, et qu'on était au moment de perdre la rade de Cherbourg, etc., etc. Il suffirait cependant d'observer qu'en portant la digue plus au large (si la chose eût été praticable), on aurait enfermé dans l'intérieur de la rade les deux forts destinés à en défendre l'entrée, en portant leur feu en dehors des digues; dans ce cas, ils n'auraient battu que l'intérieur et l'emplacement du mouillage. D'ailleurs on doit se rappeler que la construction des forts était déjà fort avancée, lorsqu'on a commencé celle des digues, et on ne pouvait se dispenser de déterminer leur direction sur celle des feux du Fort-Royal. Cette réflexion a sans doute échappé à l'auteur du rapport et à ceux qui la lui ont suggérée.

CONCLUSION SUR LES AVANTAGES DE LA POSITION DE CHERBOURG.

L'influence que j'ai eue, dès le principe, dans la préférence que le Gouvernement a cru devoir donner à la position de Cherbourg sur celle de La Hougue, d'après mon premier Mémoire fait par ordre de la Cour en 1778, m'a mis aujourd'hui dans la pénible obligation de répondre à différentes assertions démenties par les faits. Elles n'ont produit, jusqu'à présent, que l'effet nuisible d'entretenir l'incertitude et d'aliéner l'opinion publique sur la nature des travaux exécutés à Cherbourg. On n'a tenu aucun compte des avantages inappréciables de cette position en temps de guerre, soit pour faire des entreprises sur l'ennemi, soit pour veiller ses mouvements et le tenir dans une inquiétude continuelle, de manière à occuper ses forces, et l'empêcher de les employer au désavantage de nos colonies, soit, enfin, pour donner un asile aux corsaires, convois, vaisseaux ou escadres, que différentes circonstances peuvent amener ou forcer d'entrer dans la Manche.

Le titre de *British Channel* que les Anglais lui donnent sur leurs cartes, paraît justifié, tant que nous n'y aurons aucun établissement, et que leurs bâtiments de guerre y jouiront de la même sécurité que dans leurs rades, par l'absence de nos escadres, et la privation d'un poste où elles puissent se retirer.

La position des Anglais, à cet égard, est telle, que toutes les nations du Nord ne peuvent gagner l'Océan sans passer sous leur pavillon.

De là le prix excessif et la difficulté des approvisionnements que toutes les marines d'Europe sont forcées de tirer du Nord.

Ces considérations seules ont, sans doute, assez frappé le Gouvernement, pour ne pas manquer l'occasion qui s'est présentée à la fin de la dernière guerre, de s'y procurer tous les avantages qu'on peut attendre d'une position aussi précieuse; mais elles ont, sans doute, échappé ou paru de peu d'importance à ceux qui semblent avoir pris à tâche de n'y trouver que des inconvénients.

Tout ce qu'on a dit serait à peine fondé, si on avait eu le choix, et qu'on eût été libre de prendre un emplacement plus avantageux; et quand bien même celui de Cherbourg présenterait encore plus de difficultés, les avantages seuls de sa position imposaient la nécessité de les surmonter.

Aucune rade n'est, d'ailleurs, exempte des inconvénients ordinaires que l'habitude et les précautions font disparaître. La rade de Brest n'a-t-elle pas les siens? Tous les fonds sont-ils également bons pour le mouillage? L'entrée et la sortie n'obligent-elles pas à des précautions dont la mer haute même ne garantit pas?

J'ai prouvé suffisamment que le cas de foule à Cherbourg serait sans doute le plus rare, et n'y était présumable que pendant la belle saison; alors, la rade, telle qu'elle est, serait beaucoup plus que suffisante pour tous les autres cas.

La dernière armée de la Manche, commandée par le comte d'Orvilliers, en aurait sans doute mieux démontré tous les avantages que tout ce qu'on pourrait dire. Ce qui a été répandu à cet égard mal à propos et hors de convenance, ne peut rien ôter aux avantages incontestables de sa position, et ne peut persuader qu'il fallait attendre le moment du besoin pour se procurer à Cherbourg une partie des avantages qu'il eût été heureux d'y trouver pendant la dernière guerre.

Nos escadres et nos vaisseaux ne pouvaient pas même se présenter alors à l'ouvert de la Manche, pour y établir des croisières utiles, attendu les inconvénients d'un vent du large, qui ne laissait aucunes ressources à ceux qui se seraient emmanchés. Les seules îles de Jersey et de Guernesey désolaient, et se chargeaient d'anéantir le commerce du Havre et des autres ports, dès le commencement de la guerre.

L'expérience des deux vaisseaux mouillés en rade depuis plus de quatre ans, répond suffisamment aux doutes et aux inquiétudes qu'on a trop cherché à maintenir dans l'opinion publique, tant sur le petit nombre des vaisseaux que pourra contenir la rade, que sur sa sûreté et son peu de profondeur (*).

(*) Le vaisseau le *Triton* est resté au mouillage pendant cinq années, et le *Brillant* pendant dix, sans avoir éprouvé le moindre événement.

On peut aisément dire qu'il valait mieux la laisser ouverte aux vents, à la mer du large et à l'ennemi ; mais il paraît plus juste de s'en rapporter, à cet égard, à ce que les vaisseaux prouvent d'une manière si évidente, relativement à la tranquillité qu'ils n'ont obtenue que depuis l'élévation des digues.

Les digues étaient donc utiles, non-seulement pour fermer la rade à la grosse mer du large, mais même pour s'en assurer une possession plus tranquille, en obligeant un ennemi voisin et dont les forces doivent être supposées souvent supérieures dans la Manche, à s'approcher du feu des forts, dont la trop grande distance respective lui aurait souvent donné les moyens d'inquiéter les bâtiments au mouillage, surtout pendant la nuit, ou de projeter d'autres entreprises offensives avec moins de difficultés.

On peut croire que la construction des trois forts et celle de la digue mettent la rade de Cherbourg à l'abri de l'insulte, et d'une expédition pareille à celle de 1758, qui exigerait aujourd'hui de grands préparatifs et des circonstances auxquelles on ne peut croire, pour l'opérer avec quelque apparence de succès, et renouveler les craintes qu'on eut alors pour une partie de la province aussi précieuse que la presqu'île du Cotentin.

Je crois être parvenu à démontrer d'après les faits faciles à vérifier, et sans contrarier aucuns principes reçus relativement à la navigation, que le Gouvernement a dès aujourd'hui une rade à Cherbourg telle qu'il l'eût désirée, sans doute, pendant la dernière guerre, lors de la réunion des flottes combinées de France et d'Espagne, et que les inconvénients trouvés jusqu'à présent disparaissent au moyen des précautions auxquelles la navigation est indispensablement assujétie dans toutes les rades du monde.

Je n'examinerai point les motifs qui peuvent avoir donné lieu à des systèmes et à des opinions contraires. J'observerai seulement que la liberté des opinions n'en justifie pas toujours le mérite, ni le degré d'importance qu'on met à soutenir ce qu'on a quelquefois avancé trop vite, et sans un examen assez médité de la rade de Cherbourg, ou des différents rapports sous lesquels il convient de la considérer.

COMITÉ DE SURVEILLANCE

DES TRAVAUX DU PORT ET DE LA RADE.

Résumé de ses principales décisions depuis le 23 décembre 1784. jusqu'au 30 septembre 1790.

ANNÉE 1784.

23 *Décembre.* — M. de Cessart propose de séparer de trente toises les bases des cônes et de remplir cet intervalle d'une digue à pierres perdues, appuyée à leur empatement, dont la tangente s'élèvera à moitié de la hauteur de la base à la haute mer. Cette digue sera recouverte sur sa surface d'une maçonnerie à pierres sèches, sur chan (1), lardées de coins de bois et suivant le talus naturel que prendront ces pierres.

M. Migneron fait savoir qu'il est inventeur d'un procédé pour courber et durcir les bois.

30 *Décembre.* — Il est décidé que l'on construira et qu'on placera dans le cours de la campagne de 1785 les deux cônes ordonnés par le Ministre. Ce travail donnera cinq cent vingt toises. Le Gouvernement pourra profiter de cette branche qui sera terminée vraisemblablement, à quatre cônes près, pour tenir dans la rade une armée de trente vaisseaux de ligne, avec leurs frégates, etc.

ANNÉE 1785.

6 *Janvier.* — Le maréchal de Castries approuve le projet alternatif des cônes et des digues, présenté par M. de Cessart.

M. de La Bretonnière est chargé de rédiger une note sur la

(1) On écrit aujourd'hui sur champ, on devrait écrire sur chant; le *champ, chant, ou chan,* est la partie la plus étroite d'une pièce de bois, d'une pierre, d'une brique. Le patois normand *cant* a retenu l'ancien français *cant,* côte, coin, que l'on retrouve dans le mot *canton* et dans *chanteau* (autrefois *cantel* et *canteau*), qui signifie un morceau coupé à un grand pain.

quantité, la qualité et la construction des bâtiments soit *heus*, soit *alléges*, propres au remplissage des digues à pierres perdues.

20 *Janvier*. — M. de Cessart est invité à présenter le détail de son plan sur une plus grande échelle.

3 *Mars*. — Sur le rapport de M. de Cessart, le Comité n'adopte pas le procédé Migneron, pour la courbure des bois.

10 *Août*. — Adoption du cabestan de M. Deshayes des Vallons, qui vire et dévire sans arrêter, pour jeter et lever l'ancre.

12 *Août*. — Traité avec l'administration générale des bois de construction de S. M. le roi de Prusse, pour la fourniture des bois de construction à employer aux travaux du port de Cherbourg, par la marine royale de France.

23 *Août*. — Il est décidé que six chaloupes seront construites pour remplacer les chaloupes à fonds plats, qui avaient été construites au Havre, en 1779, et qui étaient déjà vieilles lorsqu'on les avait fait passer à Cherbourg.

10 *Septembre*. — Expériences faites par MM. de Saint-Paul, directeur au corps royal d'artillerie, et Meusnier, lieutenant en premier au corps royal du génie, membre de l'Académie des Sciences, sur l'effet des boulets rouges.

13 *Septembre*. — On constate qu'il a été reçu pendant l'année 1785 quatre mille quatre cent trente-neuf pièces de bois de hêtre pour les remplissages cubant environ vingt-deux mille pieds. Il en a été pris pour quatre des caisses qui sont actuellement sur la grève. A cette époque, trois cent vingt-trois marins étaient employés aux travaux.

18 *Septembre*. — Mémoire de M. de Cessart sur la préférence à donner à l'*entoisement* sur le *jaugeage*. Le comité se prononce pour le dernier procédé.

20 *Septembre*. — Le sieur André Boulabert est déclaré adjudicataire de la fourniture des pierres nécessaires pour l'exhaussement de la digue commencée entre deux des caisses. Cette fourniture sera faite au prix de 42 liv. la toise cube.

Les sieurs Pimbert et Jean Le Tellier fourniront les boulons et les fers travaillés nécessaires aux caisses coniques.

1er *Octobre.* — Les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés de faire les estimations des terrains expropriés, afin que le Roi ne soit pas dupe de l'infidélité des arbitres qui, pris dans le pays, et parents ou amis des propriétaires, cherchent à favoriser leurs intérêts.

TRAITEMENTS EN 1785.

M. de Cessart, directeur	12.000	liv.
M. Hubert, inspecteur des ponts et chaussées.	4.000	
M. Pitrou, idem.	4.000	
Quatre sous-ingénieurs.	4.000	chacun.
Deux élèves.	2.000	chacun.

ANNÉE 1786.

29 *Juin.* — Il est ordonné qu'on ne perde pas un seul instant pour remplir de pierres les quatre caisses coulées cette année.

22 *Juillet.* — Le comte de Chavagnac est nommé major de la marine, sous les ordres du duc d'Harcourt et de M. de La Bretonnière.

22 *Septembre.* — Plan et devis estimatif de l'hôpital de Cherbourg transmis par le duc d'Harcourt à M. de la Millière.

23 *Septembre.* — Il ne sera élevé aucune digue ayant plus de quatre à cinq pieds au-dessus du niveau des basses eaux. Les pierres seront versées le plus vers le Nord qu'il sera possible. On ne commencera pas de nouvelles digues.

14 *Décembre.* — M. de Cessart propose de couvrir la partie supérieure des cônes : 1° avec un massif de *pouzzolane* dans un massif de charpente ; 2° avec des pierres plates à queue longue et des coins de bois dans les cases du même grillage.

ANNÉE 1787.

21 *Février.* — M. de Cessart propose de donner un terrain dans l'emplacement de la Chapelle-du-Vœu pour que le com-

mandant de la marine y construise sa maison. Le duc d'Harcourt invite le comité à déterminer la longueur à donner à la première branche des digues fermant la petite rade. Il demande que l'on fasse des sondes précises, — que l'on ne songe pas cette année aux batteries qui doivent être formées par enrochement aux extrémités des digues, — que l'on procède à leur couronnement.

Le Comité pense que la première branche de la digue sera terminée en 1788, avant la fin de la campagne, à moins d'événements surnaturels, et qu'une retraite pour cinquante vaisseaux de ligne sera assurée en 1789.

1er *Mai.* — A cette époque, neuf cônes ont été coulés. Le dernier a été brisé l'automne dernier, et un autre l'avait été en 1784.

On construira six digues intermédiaires.

10 *Mai.* — Décidé, en présence de MM. de La Bretonnière, de Chavagnac, Deshayes, de Cessart et Hubert, que les cinq caisses seront coulées à cent vingt-sept toises de centre en centre.

Sur les observations de M. de La Bretonnière, il est décidé que lorsqu'il sera question de mettre en place les caisses de la deuxième branche, on augmentera les moyens de flottaison, en raison de l'augmentation des poids qu'elles auront acquis par leur bordage et leur exhaussement.

23 *Septembre.* — M. Lefebvre, ingénieur en chef de la généralité de Caen, donne lecture de son projet de construction du port marchand.

10 *Décembre.* — Sur la proposition du chevalier Borda, on supprimera la passe du milieu et l'on agrandira à peu près du même espace celle de Querqueville.

ANNÉE 1788.

22 *Janvier.* — MM. Pitrou et Fergeau, ingénieurs, pensent que la rade de Cherbourg n'atteindra son but que si l'on élève les digues au-dessus du niveau des plus hautes mers d'équinoxes. Le chevalier Borda estime que cela n'est pas nécessaire. Ce serait un travail dispendieux et difficile. Les ingénieurs n'ont

pas assez complètement exposé leur plan d'exécution. On demande qu'il en soit fourni un pour terminer la digue au niveau des basses mers. A cette séance assistaient, outre les membres ordinaires, MM. le comte de La Luzerne, le bailli de Suffren, le marquis de Nieul, le chevalier de Beausset, et de La Prévalaye.

18 *Mars.* — M. Deshayes, passant par Honfleur, est prié de s'arrêter à Beuzeval avec M. Cachin, sous-ingénieur du département, et de prendre des renseignements sur l'argile de cette localité.

10 *Avril.* — Approbation du projet de port marchand présenté par M. Lefebvre, en présence de MM. le comte de La Luzerne, comte de Brienne, de Fourcroy et de Launay, intendant de Caen.

24 *Avril.* — Il est décidé que l'on emploiera la terre de Beuzeval pour couvrir la petite digue, et que l'on ne coulera cette année que trois cônes.

11 *Juin.* — On reconnaît l'impossibilité de conserver désormais des cônes dont la hauteur excéderait celle de la basse mer. Il est décidé qu'ils seront recépés de vingt pieds. Le vicomte de La Bretonnière sera chargé de cette opération. Ces décisions sont approuvées par le Roi et signées par M. de La Luzerne.

26 *Juin.* — On renvoie à la campagne prochaine la délibération relative à la chaussée de Querqueville.

22 *Octobre.* — On constate qu'à la fin du mois la Compagnie Boulabert aura fourni quatre-vingt mille toises cubes de pierres demandées pour la campagne de 1788; au 1er novembre, elle en aura livré quatre-vingt-quatre mille avec les mille qui compléteront ce que le sieur Boulabert doit fournir.

Le Comité demande la résiliation du marché passé avec la compagnie Boulabert (1).

(1) D'après une lettre écrite par M. de Launay, intendant de Caen, la compagnie Boulabert s'était, en 1787, rendue adjudicataire des travaux de l'Orne, à Caen.

Il estime que cette société retirait de son entreprise un bénéfice de 15 5/8 p. °/₀, au-delà de l'intérêt de l'argent avancé, bénéfice excédant de 8 1/8 p. °/₀ celui qui doit revenir à tout entrepreneur, quand on lui passe les intérêts en dépense; cet intérêt ne devait être que de 7 1/2 p. °/₀.

La compagnie Boulabert s'était engagée à fournir les pierres au prix de 42 livres par toise cube. Elle s'était engagée à fournir chaque année soixante-quinze mille toises cubes de pierres. Elle soutenait qu'elle n'avait réalisé qu'un bénéfice de 6 7/8 p. °/₀. C'est-à-dire que, sur les 42 livres, elle ne gagnait que 2 livres 17 sous 4 deniers 1/2.

Voici un des états fournis par cette société au Comité de surveillance :

Port de Cherbourg	39,424 tois. c.	5 p.	5 p.,	à 44 liv.	5 s.	1 d.	1,744,655 l.	2 s.	5 d.
Le Becquet	48,787	»	1	à 39	4	»	1,910,027	15	»»
Le Cap-Lévi	7,417	2	5	à 40	»	9	296,974	»»	»»
Le Castel	775	4	6	à 43	9	»	133,732	15	3
L'île Pelée	50	»	8	à 36	3	»	1,814	»»	»»
Le Val de Cers	20,617	3	8	à 32	3	10	663,715	5	1
Cap de la Hague	11,733	4	7	à 33	»	»	387,214	4	2
Total.	128,748 tois. c.	3 p.	4 p.				5,038,123 l.	2 s.	10 d.

Le prix convenu étant de	42 liv.	»» s.	» d.	
Le prix moyen payé par l'adjudicataire étant de. . . , ...	39	2	7	1/2
Le bénéfice était donc seulement de.	2 liv.	17 s.	4 d.	1/2

c'est-à-dire 6 7/8 p. °/₀.

5 *Septembre* 1788.—A cette époque, les officiers du corps royal du génie employés aux travaux de Cherbourg, étaient : MM. Clémencet, Le Tourneur, de l'Espinasse, d'Obenheim, Vergues, Caffarelli du Falga, de la Gastine, Lenoir de Lonchal, Meusnier, Beaucler, Barazer, du Buat, Havier, Catoire et Deschampsneufs.

ANNÉE 1789.

19 *Janvier*. — Le Roi approuve les dispositions prises pour le recépage des cônes.

16 *Février*. — On décide que les deux caisses coniques montées sur la plage ne seront pas coulées.

11 *Mai*. — Vente publique des deux caisses. — Tous les cônes devront être recépés à mesure que le besoin s'en fera sentir.

22 *Août*.—Les pierres contenues dans la partie supérieure des caisses qui ont été recépées seront transportées, tant sur les digues en construction que dans d'autres endroits désignés.

ANNÉE 1790.

20 *Septembre*. — Plans des sondes exécutées par MM. de La Bretonnière et Meusnier. — Sur la proposition de M. de La Bretonnière, des récompenses avaient été demandées au Roi, le 29 avril précédent, pour les marins employés à ces sondes.

TRAVAUX

DE LA RADE DE CHERBOURG.

BORDEREAU DE TOUTES LES DÉPENSES DEPUIS LE 1er OCTOBRE 1784 JUSQUES ET Y COMPRIS LE 31 DÉCEMBRE 1789.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		
CHAPITRE PREMIER.			
OUVRAGES A PRIX FIXE.	livres.	sous.	den.
Construction des caisses coniques.	1,154,185	13	9
Patins et plateformes de caisses en construction et dépenses communes à l'exécution générale	74,899	16	11
Façon de boulons et autres fers ouvrés pour les caisses coniques.	127,698	19	5
Construction et réparations de tonnes ou pontons cylindriques.	45,939	18	»
Chantier des tonnes.	3,424	13	10
Surhaussement du moulin pour le remplissage des tonnes	2,649	13	4
Digue à claire-voie convertie en une digue en pierres pour la défense des caisses en construction.	44,568	6	10
Établissement du chantier de Chantereine.	120,163	15	11
Magasin pour approvisionnement dans le chantier de Chantereine.	14,925	13	7
A reporter.	1,588,456	11	07

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		
	livres.	sous.	den.
D'autre part.	1.588,456	11	07
Casernes et boulangerie de la marine à Cherbourg.	252,931	15	»
Réparation de l'abbaye servant de gouvernement	199,897	12	3
Parc de la marine.	39,513	17	10
Forges de la marine et parc en construction.	23,382	10	5
Digue du Galet	44,049	12	1
Route de Querqueville	166,363	1	10
Mur de garantie.	388	»	»
Amélioration de la fontaine de Cherbourg	851	19	»
Etablissement d'un hôpital provisoire . .	3,080	18	9
Hôpital des travaux	196,500	»	»
Chaussée de garantie du chantier de Chantereine.	66,519	8	»
Conduite d'eau depuis le moulin de Quinquempoix jusqu'au réservoir de distribution pour l'hôpital.	50,000	»	»
Embranchement de la route de Querqueville, à celle du fort d'Artois et pavé de la rue Grande-Vallée.	17,292	17	11
Logement de troupes à la Verrerie et au Cap-Lévi	5,968	3	6
Magasin des vivres de la marine.	66,369	6	11
Hangar couvert et autres établissements pour l'artillerie.	54,588	6	7
Calles de radoub et de débarquement. . .	38,267	2	7
Couronnement d'une digue avec gros blocs de pierres.	4,259	5	8
Plateforme de couronnement de la caisse nº 2.	11.742	9	11
Expérience des carrières du Pont-des-Vaux.	6,405	7	6
Curement de l'étang de l'Abbaye	3,801	12	7
Mur d'enceinte du cimetière dans le chantier	1,570	12	7
A reporter.	2,842,192	12	06

	NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES. livres.	sous.	den.
	D'autre part.	2,842,192	12	06
PORT DU BÉQUET.	Agrandissement du port et réparations d'avaries.	332,639	16	10
PORT DU BÉQUET.	Approfondissement du port	73,353	8	4
PORT DU BÉQUET.	Estacade en charpente pour la grande jetée du nord	156,317	16	4
PORT DU BÉQUET.	Estacade en charpente pour la jetée de l'est	70,242	2	3
PORT DU BÉQUET.	Perrés de garantie à l'est et à l'ouest.	40,336	15	4
PORT DU BÉQUET.	Réparation en maçonnerie de pierres de granit des brèches faites par la mer à l'estacade du nord.	24,000	»	»
PORT DU BÉQUET.	Fontaine.	7,056	12	6
PORT DU BÉQUET.	Remblai du quai du sud.	4,037	6	3
ÉTABLISSEMENTS AU BÉQUET.	Casernes	80,771	»	»
ÉTABLISSEMENTS AU BÉQUET.	Construction d'une buanderie et autres établissements	36,735	5	5
ÉTABLISSEMENTS AU BÉQUET.	Partie de route du Val-de-Cers dans la traversée des pierres.	3,919	9	10
	CHAPITRE DEUXIÈME. MENUS OUVRAGES.			
	Enlèvement de pierres, moellons et déblais de dessus la place destinée à la construction du parc de la marine.	857	17	7
	Empilage de bois	14,037	8	»
	Menues façons d'ouvrages.	88,916	12	3
	CHAPITRE TROISIÈME. ENTRETIENS.			
	Caisses coniques.	40,405	16	»
	Bâtiments du Roi	61,668	6	11
	Patins ou plateformes de caisses coniques.	16,544	3	7
	A reporter.	3,894,031	09	07

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		
	livres.	sous.	den.
D'autre part.	3,894,031	09	07
Route de Querqueville.	10,793	2	1
Port du Béquet	22,129	7	5
Lits militaires.	55,452	16	8
CHAPITRE QUATRIÈME.			
PIERRES.			
Fourniture, transport et versement en rade tant pour le remplissage des caisses que pour la confection des digues.	12,741,724	17	6
CHAPITRE CINQUIÈME.			
ACHATS.			
Bois de chêne pour construction de caisses coniques.	1,923,181	4	5
Bois de chêne pour construction de chaloupes.	3,661	5	4
Bois de hêtre pour construction de caisses coniques.	301,304	16	8
Bois de chêne pour construction de bâtiments civils.	262,174	4	6
Bois de sapin	13,434	4	5
Bâtiments de mer.	291,982	6	8
Fers pour caisses coniques	433,954	19	2
Briques	4,378	16	»
Lits militaires.	86,274	»	»
Diverses munitions et marchandises . . .	1,025,894	15	2
Poudre de mine fournie aux soldats depuis le 1er avril 1786, jusqu'au 1er juillet 1787.	28,720	8	»
A reporter.	21,099,094	13	11

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		
	livres.	sous.	den.
D'autre part.	21,099,094	13	11
CHAPITRE SIXIÈME.			
FRET ET VOITURES.			
Fret et nolis.	542,899	5	8
Débarquements et charrois	106,756	12	»
Transport par terre	9,647	12	11
CHAPITRE SEPTIÈME.			
Affrétements.	300,700	19	8
CHAPITRE HUITIÈME.			
Journées d'ouvriers.	323,372	3	2
CHAPITRE NEUVIÈME.			
HÔPITAUX.			
Journées de malades et blessés	133,967	8	8
Lits et autres fournitures	27,048	17	»
Remèdes et médicaments	37,939	14	5
CHAPITRE DIXIÈME.			
SOLDE.			
Gens de mer employés au service de la rade.	323,572	14	2
Gardiens de bâtiments flottants	12,402	»	»
Corps royal de canonniers matelots. . . .	334,919	4	4
Remboursement à la caisse des cinq divisions du corps roi des canonniers matelots à Brest	48,000	»	»
A reporter.	23,300,320	05	11

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		
	livres.	sous.	den.
D'autre part.	23,300,320	05	11
CHAPITRE ONZIÈME.			
Armements et désarmements	347,109	5	5
CHAPITRE DOUZIÈME.			
VIVRES.			
Subsistance des gens de mer	650,659	»	»
Plus-value du pain des canonniers matelots	40,000	»	»
CHAPITRE TREIZIÈME.			
CONDUITE.			
Officiers et autres entretenus	9,697	18	»
Gens de mer.	83,672	11	»
Gens de mer dégradés.	72	»	»
Ouvriers.	5,435	15	»
CHAPITRE QUATORZIÈME.			
Loyers de terrains, maisons et magasins.	62,900	15	»
CHAPITRE QUINZIÈME.			
APPOINTEMENTS.			
Commandant et officiers de la marine. . .	97,516	4	4
Directeur des travaux, ingénieurs, etc. .	330,082	13	4
Ordonnateur, contrôleur, commissaires, etc.	272,936	9	5
Officiers du corps royal des canonniers matelots.	20,158	13	4
A reporter.	25,220,961	10	09

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		
	livres.	sous.	den.
D'autre part.	25,220,961	10	09
Maîtres entretenus	21,903	»	»
Trésorier, compris logement et frais de reddition de comptes	72,900	»	»
CHAPITRE SEIZIÈME.			
DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.			
Voyages et vacations	25,350	19	»
Gratifications	80,348	18	8
Indemnités	97,382	13	11
Acquisitions de terrains	319,439	19	1
Sauvetage	1,397	19	»
Frais de pilotage	2,677	1	»
Diverses dépenses	58,041	19	9
CHAPITRE DIX-SEPTIÈME.			
AVANCES.			
Au sieur Boulabert	800,000	»	»
CHAPITRE DIX-HUITIÈME.			
PRÊT.			
A la caisse des ponts-et-chaussées	175,000	»	»
	26,875,004	01	02

BALANCE.

RECETTE.

	livres.	s.	d.	livres.	s.	d.
Fonds accordés par le trésor royal.	25,861,000	»	»			
Mais attendu que le trésor royal doit encore.	387,128	8	8			
La recette effective n'a été que de.	25,473,817	11	4			
Recettes extraordinaires, la somme de.	785,998	5	4			
				26,259,815	16	8

DÉPENSE.

	livres.	s.	d.	livres.	s.	d.
La somme de.				26,875,004	1	2
La dépense excède la recette de.				615,188	4	6
Mais comme il reste à recevoir:						
Du trésor royal	387,182	8	8			
De différents particuliers pour divers objets* . . .	95,789	1	8			
				482,971	10	4
L'excédant de la dépense sur la recette ne doit être compté que pour.				132,216	14	2

Et il sera plus qu'effacé par les 175,000 livres que doit la caisse des ponts-et-chaussées.

OBSERVATION PARTICULIÈRE.

Le détail ci-dessus qui présente le compte apparent de la

* Ces recettes sont restées en suspens, parce que l'on doit à ces particuliers plus qu'ils ne doivent.

caisse des travaux ne faisant pas connaître la dépense effective, nous allons la donner ci-après, savoir:						
Suivant le présent bordereau la dépense monte à.				26,875,004	1	2
Sur quoi il faut déduire.						
Ce que le sieur Boulabert doit encore sur les 800,000 livres qui lui ont été avancées.	400,000	»	»			
Le prêt fait à la caisse des ponts-et-chaussées	175,000	»	»			
La partie des recettes extraordinaires qui a procuré et procurera à la caisse le remboursement des sommes qu'elle avait payées pour les objets qui donnent lieu auxdites recettes.	129,558	18	9			
				1,304,558	18	9
Ainsi la dépense effective depuis le 1er octobre 1784 jusqu'au 1er janvier 1790 se réduit à.				25,570,445	2	5
Sauf toutefois les différences qui pourront se trouver entre l'estimation pour laquelle plusieurs articles sont portés au présent bordereau et le montant effectif de ces articles, lorsque les comptes en auront été arrêtés.						
En ajoutant à cette dernière somme le montant des dépenses qui ont été acquittées par le département de la marine antérieurement au 1er octobre 1784, savoir :						
Par le port du Havre, suivant l'état fourni par M. Mistral	2,224,147	15	2			
Par ceux de Rochefort, Nantes et Bayonne, pour						
A reporter. . . .	2,224,147	15	2	25,570,445	2	5

	livres.	s.	d.	livres.	s.	d.
Report.	2,224,147	15	2	25,570,445	2	5
fourniture de 115,244 p. cubes de bois à 2 livres l'un dans l'autre.	230,488	»	»			
				2,454,635	15	2
On aura pour dépense générale des travaux de la rade depuis 1782 jusqu'à 1790 la somme de				28,025.070	17	7

Fait à Paris, le 1er avril 1790.

Signé : DESHAYES.

TABLE.

PREMIÈRE PARTIE. — Guerre et Marine.

CHAPITRE VI (suite). — Nouvelles de la guerre d'Amérique.

Correspondance. — Lettres de MM. de Hautonne. — De Saint-Remy. — De Châteauvers. — De Cassini. — Comte de Maulevrier. — De la Touche-Tréville. — De Pontcharost. — D'Aboville. — De Charritte. — Saint-Jean de Crèvecœur. 1

CHAPITRE VII. — La rade et le port militaire de Cherbourg.

Introduction historique 153

Correspondance. — Lettres de MM. Dumouriez. — Marquis d'Héricy. — Marquis de Beuvron. — De Caux. — Duc d'Harcourt. — La Bretonnière. — Prince de Montbarey. — Duc de Choiseul. — De Castries. — De Ségur. — Prince de Condé. — Duc de Bourbon. — Noël. — Vicomte de Tavannes. — De Mesnil-Durand. — De Cessart. — De Lafayette. — De Pontcharost. — Noël. — De la Millière. — Comte d'Egmont. — De Fontette. — Perrot. — Meusnier. 181

Mémoires et Rapports. — Mémoire sur le port marchand, par M. Lefebvre, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées de la généralité de Caen. — Supplément à ce Mémoire. — Notes sur le port de Cherbourg, par Dumouriez. — Réflexions concernant le projet de Cherbourg, par M. le duc d'Harcourt. — Idées sur la rade et la digue, par M. de La Bretonnière. — Parallèle entre Cherbourg et la Hougue, par le même. — Réflexions sur les travaux de la rade, en 1784, par M. de Cessart. — Mémoire historique sur la mise à l'eau de la deuxième caisse conique, les 6 et 7 juillet 1784. — Mémoire sur les ouvriers tailleurs de pierre, en 1785. — État des travaux, en 1785, par M. de la Millière. — Trois rapports faits à Louis XVI, par le duc d'Harcourt, en juin 1786. — Questions posées par le duc de Beuvron au comité de sur-

veillance, en 1788. — Polémique entre MM. de Cessart et de La Bretonnière, en 1788. — Mémoire relatif à la vérification des sondes de la rade, en 1789, par M. de La Bretonnière. — Résumé des réunions du Comité de surveillance, de 1784 à 1790. — Bordereau de toutes les dépenses, depuis 1784 jusqu'au 31 décembre 1789. 341

Table du troisième volume. 491

Table générale des matières contenues dans le troisième volume. . 493

Table alphabétique des personnes mentionnées dans le troisième volume. 498

Planches. — Explication des planches. 517

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE TROISIÈME VOLUME.

Pages.

AVANT-PROPOS . . . . I-IV

CHAPITRE VI (suite). NOUVELLES DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE.

Correspondance.

1781	19	mars.	M. de la Mettrie à M. le duc d'Harcourt. . . .	1
1781	2	juin.	Dumouriez au même..	4
1781	13	juin.	M. de la Mettrie au même..	6
1781	13	juin.	Le vicomte de Mortemart au duc d'Harcourt . .	10
1781	16	juin.	Le comte de Grasse à son fils	12
1781	3	juillet.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	13
1781	»	juillet.	Le vicomte de Mortemart au duc d'Harcourt. .	15
1781	29	juillet.	M. de La Bretonnière au même..	18
1781	31	juillet.	M. de la Mettrie au même..	20
1781	1er	août.	M. de Saint-Remy au même..	23
1781	15	août.	M. de Pontcharost au même..	25
1781	15	août.	M. de Saint-Remy au même..	26
1781	3	septembre.	M. de Pontcharost au même..	27
1781	17	septembre.	M. de La Bretonnière au même..	29
1781	19	septembre.	M. de Saint-Remy au même..	31
1781		octobre.	Bulletin de nouvelles. — Capitulation de Cornwallis.	33
1781	18	octobre.	Autre bulletin envoyé par M. de Châteauvers. .	38
1781	24	octobre.	M. de la Mettrie au duc d'Harcourt	45
1781	26	octobre.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	49
1781	29	octobre.	Le même au même.	52
1781	16	novembre.	Le même au même.	50
1781			Bulletin de nouvelles..	59
1781			Autre bulletin envoyé par M. de Charritte. . .	60
1781	18	novembre.	M. d'Aboville à M. de Gribeauval.	62
1781	19	novembre.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	65
1781	20	novembre.	Le marquis de la Châtre au duc d'Harcourt. . .	67
1781	22	novembre.	État de la garnison et des effets pris lors de la capitulation de Cornwallis.	68

				Pages.
1781	25	novembre.	Le général Washington à M. de Grasse.	69
1781	28	novembre.	M. de Pontcharost au duc d'Harcourt	71
1781	29	décembre.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	73
1782	6	février.	Le même au même	75
1782	11	mars.	M. de la Mettrie au même	77
1782	13	mars.	M. de La Bretonnière au même	80
1782	25	mars.	Le même au même	81
1782	26	mars.	M. de la Mettrie au même	84
1782	27	mars.	Dumouriez au même	86
1782	28	mai.	M. de Cassini au même	88
1782	29	mai.	M. de Saint-Remy au même	90
1782			Tableau des flottes françaises et anglaises au combat de la Dominique, le 12 avril 1782. . .	93
1782	29	mai.	Dumouriez au duc d'Harcourt	96
1782	31	mai.	M. de Cassini au duc d'Harcourt.	98
1782	2	juin.	M. Jacques Foret au maréchal d'Harcourt. . . .	99
1782	2	juin.	M. de Pontcharost à la duchesse d'Harcourt. . .	100
1782	4	juin.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	101
1782	8	juin.	M. de Cassini au même.	106
1782	10	juin.	Le vicomte de Mortemart au duc d'Harcourt. .	107
1782	20	juin.	M. de La Bretonnière au même.	108
1782	24	juin.	M. de Pontcharost au même.	110
1882	3	juillet.	M. de Saint-Remy au même.	111
1782	3	juillet.	Dumouriez à MM. les Maire et Echevins de Cherbourg.	113
1782	17	juillet.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	116
1782	18	août.	Le vicomte de Mortemart au duc d'Harcourt. .	118
1782	14	octobre.	Le comte de Maulevrier au même.	119
1782	2	décembre.	M. de Pontcharost au même.	122
1783	14	janvier.	M. de la Touche-Tréville au même.	124
1783			Tableau des flottes Anglaises, Françaises et Espagnoles, après le ravitaillement de Gibraltar .	126
1783	31	mars.	M. du Rosel-Beaumanoir au duc d'Harcourt. .	129
1783	15	juin.	M. de Cassini au même.	131
1783	1er	septembre.	M. de Pontcharost au même.	134
1784	23	janvier.	M. du Rosel-Beaumanoir au même.	135
1785	14	mai.	M. St-Jean de Crèvecœur au même.	136
1787	27	juillet.	Le même au même.	137
1787	29	août.	Le même au même.	146

CHAPITRE VII. La rade et le port militaire de Cherbourg. — Introduction historique. 153

Correspondance.

1778	3	mars.	Dumouriez au duc d'Harcourt.	181
1778	14	septembre.	Le marquis d'Héricy au duc d'Harcourt.	182

				Pages.
1778	21	septembre.	Dumouriez à M. le maréchal d'Harcourt. . . .	184
1779	13	février.	M. d'Héricy au duc d'Harcourt.	186
1779	13	février.	M. de Caux à M. le marquis de Beuvron . . .	187
1779	13	février.	Le marquis de Beuvron au duc d'Harcourt. . .	189
1779	13	juin.	M. le duc d'Harcourt à M. Dumouriez	191
1779	26	juin.	Le duc d'Harcourt à M. le prince de Montbarey.	192
1779	26	juin.	Dumouriez au duc d'Harcourt.	194
1779	17	juillet.	M. de La Bretonnière au duc d'Harcourt. . . .	196
1779	23	août.	Le prince de Montbarey au duc d'Harcourt. . .	197
1779	24	septembre.	Le marquis d'Héricy au même	198
1779	11	octobre.	Le même à M. le Mis de Beuvron.	200
1779	4	novembre.	Le même au même	201
1779	12	novembre.	Le prince de Montbarey au duc d'Harcourt. . .	204
1780	29	avril.	Dumouriez au même	204
1780	11	novembre.	Le même au même	207
1780	17	novembre.	M. de La Bretonnière au même	208
1780	20	novembre.	Dumouriez au même	209
1781	21	mars.	Le même au même	210
1781	29	mars.	Le duc de Choiseul au même	211
1781	31	mars.	Le marquis d'Héricy au même	211
1781	19	avril.	Le marquis de Castries au même	212
1781	2	mai.	M. de Ségur au même	213
1781	9	mai.	M. de Caux au même	214
1781	11	mai.	M. le comte de Blangy au même	216
1781	22	mai.	M. le prince de Condé au même	217
1781	6	juin.	M. de Caux au même	218
1781	7	juin.	M. le prince de Condé au même	219
1781	27	juin.	Le marquis d'Héricy au même	221
1781	30	juin.	M. de Caux au même	221
1781	1er	juillet.	M. le prince de Condé au même	222
1781	13	juillet.	M. de Caux au même	223
1781	26	juillet.	M. le prince de Condé au même	224
1781	27	juillet.	M. le duc de Bourbon au même	227
1781	9	août.	Fragment d'une lettre écrite à Dumouriez . . .	226
1781	15	août.	M. Dumouriez au duc d'Harcourt	227
1781	3	septembre.	M. de Ségur au même.	228
1781	13	octobre.	M. le marquis de Castries au duc d'Harcourt. .	229
1781	27	octobre.	M. de Caux au même	230
1781	10	décembre.	M. Dumouriez à M d'Héricy.	231
1781	13	décembre.	M. d'Héricy au duc d'Harcourt.	232
1781	12	décembre.	Dumouriez à M. d'Héricy	234
1781	31	décembre.	Dumouriez au duc d'Harcourt	235
1782	28	janvier.	Le même au même..	236
1782	30	janvier.	Le même au même..	237
1782	20	février.	M. de Mesnil-Durand au duc d'Harcourt	238

					Pages.
1782	3	mars.	Le marquis d'Héricy	au même..	240
1782	2	mars.	Dumouriez	au même..	242
1782	9	mars.	M. de Caux	au même..	245
1782	23	mars.	M. d'Héricy	au même..	247
1782	11	mai.	M. de Cessart	au même..	248
1782	13	février.	M. de Caux	au même..	250
1782	24	juin.	M. de Cessart	au même..	252
1782	23	juillet.	M. de Caux	au même..	252
1782	26	août.	Dumouriez	au même..	254
1782	30	octobre.	M. de Cessart	au même..	255
1782	8	novembre.	M. Noel	au même..	256
1782	9	novembre.	M. de Cessart	au même..	257
1782	16	décembre.	Dumouriez	au même..	258
1782	21	décembre.	M. de Mesnil-Durand	au même..	259
1783	10	janvier.	Le vicomte de Tavannes	au duc d'Harcourt. .	262
1783	18	février.	Dumouriez	au même..	263
1783	12	juillet.	M. de la Millière	au même..	264
1783	15	août.	Le même	au même..	264
1783	6	septembre.	Dumouriez	au même..	266
1783	4	octobre.	Le même	au même..	269
1783	25	octobre.	M. de La Bretonnière	au même..	270
1783	27	octobre.	M. de Cessart	au même..	272
1783	20	décembre.	Dumouriez	au même..	273
1784	17	janvier.	M. de Caux	au même..	274
1784	3	avril.	Dumouriez	au même..	275
1784	26	avril.	M. de Cessart	au même..	277
1784	8	juin.	M. le comte d'Egmont	au même..	278
1784	16	juin.	M. de Pontcharost	au même..	279
1784	18	juin.	M. de Fontette	au même..	280
1784	22	juin.	M. de Pontcharost	au même..	280
1784	25	juin.	Le marquis de Lafayette	au même..	281
1784	9	août.	M. de Cessart	au même..	282
1784	9	août.	M. de La Bretonnière	au même..	283
1784	9	août.	Dumouriez	au même..	285
1784	18	août.	M. de La Bretonnière	au même..	287
1784	18	août.	Dumouriez	au même..	290
1784	20	septembre.	Lettre du roi	au même..	294
1784	26	septembre.	Le maréchal de Castries	au même..	299
1784	6	octobre.	Dumouriez	au même..	299
1784	20	octobre.	Le même	au même..	301
1784	20	octobre.	M. de La Bretonnière	au même..	302
1784	23	octobre.	Le même	au même..	305
1784	18	novembre.	M. de Cessart	au même..	308
1785	26	avril.	M. Perrot à M. Clérisse.		310
1785	19	mai.	Le même au même.		311

				Pages.
1785	16	juillet.	Dumouriez au duc d'Harcourt	313
1786	11	juin.	Le duc d'Harcourt à M. de Villedeuil	316
1786	14	octobre.	M. Meusnier au duc d'Harcourt	318
1786	9	décembre.	Le même au même	320
1787	21	mai.	M. Perrot à M. Clérisse	322
1787	7	août.	Le même au même	324
1788	15	avril.	M. Meusnier au duc d'Harcourt	326

Mémoires et Rapports.

Mémoire sur le port de Cherbourg, par M. Lefebvre, ingénieur en chef des ponts et chaussées de la généralité de Caen 341
Supplément à ce mémoire 352
Notes sur le port de Cherbourg, par M. Dumouriez 359
Réflexions concernant le projet de Cherbourg, par M. le duc d'Harcourt 369
Idées sur la rade et la digue, par M. de La Bretonnière 000
Parallèle entre Cherbourg et La Hougue, par le même 391
Réflexions sur les travaux de la rade en 1784, par M. de Cessart 399
Mémoire historique sur la mise à l'eau de la deuxième caisse conique, les 6 et 7 juillet 1784 408
Mémoires sur les ouvriers tailleurs de pierre employés au port de Cherbourg en 1785 417
État des travaux en 1785, par M. de la Millière, intendant général des ponts et chaussées 429
Trois rapports faits à S. M. Louis XVI, par le duc d'Harcourt, en juin 1786 432
Questions posées par le duc de Beuvron au Comité de surveillance, en 1788 437
Polémique entre MM de Cessart et de La Bretonnière 442
Mémoire relatif à la vérification des sondes de la rade de Cherbourg, par M. de La Bretonnière 451
Résumé des principales décisions du Comité de surveillance, de 1784 à 1790 474
Bordereau de toutes les dépenses, depuis 1784 jusqu'au 31 décembre 1789 481
Explication des planches 493

PREMIÈRE TABLE ALPHABÉTIQUE

NOMS DES PERSONNES MENTIONNÉES DANS LA PREMIÈRE PARTIE DU TROISIÈME VOLUME

(GUERRE DAMÉRIQUE.)

A.

Aboville (comte d'), commandant d'artillerie, pages 62, 64.
Aché (d') (et non Achi, comme on l'a écrit dans le texte), 54.
Adhemar (d'), officier d'infanterie, 106, note.
Affleck (Edmond), capitaine de vaisseau anglais, 95.
Aiguillon (duc d'), 132.
Ailly (d'), 106.
Albert (chevalier d'), capitaine de vaisseau, 83.
Alix (Bon-Joseph), matelot, 86, 114.
Allemand (d'), 60.
Allen, capitaine de vaisseau anglais, 126.
Amblimont (d'), capitaine de vaisseau, 94.
Androuins (des), commandant de génie, 64.
Angulo, capitaine de pavillon, 129.
Aranda (d'), 26.
Arçon (d'), 119, note ; 121.
Arros (baron d'), capitaine de vaisseau, 94.
Artois (comte d'), 98, 101, 110.
Assas-Mondardier (d'), lieutenant de vaisseau, 105, note.
Aymar (d'), officier de marine, 15, 32.

B.

Balfour, capitaine de vaisseau anglais, 95.
Barbor, capitaine de vaisseau anglais, 95.
Barras, chef d'escadre, 3, 33, 34, 35, 48, 61, 67, 72, 85.

BARRINGTON, vice-amiral anglais, 126.
BARTHÉLEMY, officier d'artillerie, 64.
BARTON DE MONTBAS, enseigne, 105, note.
BAYNE, capitaine de vaisseau anglais, 94
BEAUCOUSE (de), enseigne de vaisseau, 105, note.
BEAUMONT (vicomte de), capitaine de vaisseau, 106, 148, 150, notice; 151.
BEAUNIER, 57.
BEAUSSET, chef d'escadron, 128.
BEAUSSIER DE CHATEAUVERS, capitaine de vaisseau, 61.
BÈGUE (Le), capitaine de vaisseau, 93, 105, note.
BERNIS (cardinal de), 73.
BEUVRON (Anne-François d'Harcourt, marquis, puis duc de), second fils du maréchal Anne-Pierre d'Harcourt.
BEZENVAL (*Mémoires de*), 90 note.
BICHER, officier de marine, 106, note.
BINTINCK, capitaine hollandais, 25, note.
BLAIR, capitaine de vaisseau anglais, 95.
BLANC (Le), capitaine de flûte.
BLANCHELANDE (Philibert-François Roussel de), officier de marine, 11, notice.
BLESSINGA (de), officier suédois, 106, note.
BOISGANTIN (de) officier d'infanterie, 106, note.
BOISLOGÉ (de), officier d'artillerie, 64.
BOMBELLES (de), 50, 55.
BONISSANT (Bon-Pierre), charpentier, 114.
BONNET, capitaine de vaisseau, 129.
BOUBÉ (de), enseigne, 17, 112.
BOUCHETIÈRE (de la), capitaine de vaisseau, 59, 149.
BOUILLÉ (marquis de), chef d'escadre, 7, 10, 14, 72, 82, 85, 96, 104.
BOUGAINVILLE (de), capitaine de vaisseau, 94, 98, 100, 102, 104, 110.
BOURBON (duc de), 89.
BOWER, capitaine de vaisseau anglais, 94.
BRETONNIÈRE (de La), correspondance *passim*; 89, 108, note; 124, 125.
BROCHEREUIL (de), officier de marine, 105, note.
BROGLIE (maréchal de), 133.
BROSSE (de la), officier d'infanterie, 106, note.
BRUGNON (de), 134.
BUKNER, capitaine de vaisseau anglais, 95.
BURNETT, capitaine de vaisseau anglais, 94.
BUSSY (marquis de), chef d'escadre, 53, notice; 54, 60, 135.
BYRON, capitaine de vaisseau anglais, 96.

C.

CALDWELL, capitaine de vaisseau anglais.
CAPELLIS (de), officier de marine, 61.

CAPRIOL (de), officier d'artillerie, 64.
CAQUERAIS (de), capitaine de vaisseau, 112, 129.
CARCARADEC (chevalier de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
CARLETON, officier anglais, 44.
CASSINI, colonel de hussards, correspondance, *passim*; 88, note.
CASTELLAN (de), capitaine de pavillon, 94.
CASTELLANE MAJASTRE (de), capitaine de vaisseau, 93.
CASTELLET (de), capitaine de vaisseau, 127.
CASTRIES (maréchal de), ministre de la marine, 2, 15, 49, 50, 51, 65, 76, 87, 88, 105, 108, 114, 125, 132, 134, 152.
CATHERINE, impératrice de Russie, 11, 89, note.
CAUX (de), directeur en chef des fortifications, 15, 19, 50.
CHALABRE (de) officier de marine, 15.
CHAMPAGNY (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
CHAMPMARTIN (de), capitaine de vaisseau, 105, note.
CHANTECLAIR (de), capitaine d'artillerie, 64.
CHARCE (de la), officier général, 89.
CHARRINGTON, capitaine de vaisseau anglais, 95.
CHARRITTE (de), capitaine de vaisseau, 60, 93.
CHATEAUSUR (de), garde de marine, 106, note.
CHATRE (marquis de la), 67.
CHERBOURG (maire et échevins de), 113.
CHOISY (de), capitaine de vaisseau, 36, 44.
CILLART DE SURVILLE (de), capitaine de vaisseau, 56, 112, 128.
CLAVEL, idem, 94.
CLAVIÈRES (de), idem, 62.
CLÉREMBERT (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
CLOCHETTERIE (de la), capitaine de vaisseau, 91, note; 105, note.
CLUE (de la), idem, 127.
CLUGNY (baron de), 29, 102.
COLLINS, capitaine de vaisseau anglais, 126.
CONDORCET (le marquis de), 136, 137.
COQUET (de), officier d'infanterie, 106, note.
CORDOVA (de), général espagnol, 19, 26, 27, 128.
CORNISH, capitaine de vaisseau anglais, 95.
CORNWALLIS, amiral anglais, 33, notice; 34, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 46, 59, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 95.
CRILLON (duc de), 25, 27, 28, 119, note; 121.
CRUWSTON (lord), 96.
CRUSSOL (de), 89.
CUSTINE (marquis de), 38, note; 39, 41, 42.

D.

DELILLE (l'abbé), 89, 113.
DEPRÉS, lieutenant de vaisseau, 105, note.

DESHAYES, officier d'infanterie, 106, note.
DESHAYES DES SABLONS, commissaire des classes, 114.
DEUX-PONTS (Guillaume, comte de), 42, 43, 68.
DESTOUCHES, capitaine de vaisseau, 82.
DAMPIERRE (commandeur de), 112, 128.
DAOIZ, capitaine de pavillon espagnol, 128.
DARBY, amiral anglais, 18, 19, 61.
DALRYMPLE, capitaine de vaisseau anglais, 127.
DIGBY, amiral anglais, 58, 70.
DICKINSON, gouverneur de Pensylvanie, 140.
DIKSON, capitaine de vaisseau anglais, 127.
DOROTHÉE (Sophie-Augusta), femme de Paul III, empereur de Russie, 89.
DOUGLAS (Charles), capitaine de vaisseau anglais, 60, 89, 95, 126.
DRAKE, contre-amiral anglais, 46, 95.
DROUET (Charles), pilote, 115.
DUBOCOT, 108.
DUFRESNE (Thomas), garde-pavillon du Roule, 115.
DULONGRAY, négociant à Cherbourg, 87.
DUMARESQUE, capitaine de vaisseau anglais, 95.
DUMOURIEZ, correspondance, *passim*, 65, note; 88, note.
DUPUY, lieutenant de vaisseau, 105, note.

E.

ELLIOT (lord), 120, note.
ENTRECASTEAUX (Bruni d'), capitaine de pavillon, 128.
ÉPINAY (de l'), 108.
ESCARS (duc d'), 89.
ESCARS (vicomte d'), capitaine de vaisseau, 93, 98, 101, 105, note.
ESPINOUSE (chevalier de l'), idem, 93, 110.
ESTAING (comte d'),amiral, 102, 123, 134.
ESTRADE (d'), lieutenant-colonel du régiment de Gâtinais. 42.
ESTRÉES (duc d'), 126.
ESTRÉES (maréchal d'), 131, note.

F.

FARGES (de), 106.
FAULKNER (de), capitaine de vaisseau anglais, 127.
FÉRET (Jacques), négociant à Rouen, 100.
FIELDING, capitaine de vaisseau anglais, 126.
FINCH, capitaine de vaisseau anglais, 126.
FLÉCHIN (de), 82.
FLEURIEU (de), directeur-général des ports et arsenaux, 29.
FLEURY (Joly de), ministre des finances, 101.

FORNOUE (de), capitaine de vaisseau, 129.
FOX, 83.
FROMMONT (de), capitaine de vaisseau, 93.
FRANKLIN, gouverneur de Pensylvanie, 139, 140.
FRANSHAW, capitaine de vaisseau anglais, 95.
FROSSEY. officier de marine, 106, note.

G.

GALIFET (de), lieutenant de vaisseau, 135.
GALLIEN (Bon-Jean-François), voilier, 86, 114.
GARDNER, capitaine de vaisseau anglais, 95.
GASTON, lieutenant général espagnol, 129.
GIDOUIN, capitaine de vaisseau anglais, 95.
GLANDÈRES (commandeur de), 17, 20, 94.
GONILLARD (de), officier d'infanterie, 106, note.
GOODALL, capitaine de vaisseau anglais, 94.
GOUZILLON (de), capitaine de vaisseau, 94.
GRANDIÈRE (de la), capitaine de vaisseau, 93.
GRASSE (comte de), amiral, 3, 19, 26, 28, 50, 51, 52, 56, 57, 58, 61, 62, 67, 68, 69, 72, 79, 80, 82, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 93, 96, 97, 98, 100, 102, 104, 106.
GRAS-PRÉVILLE (chevalier de), capitaine de vaisseau, 94.
GRAVE (chevalier de), 119, 132.
GRAVES, amiral anglais, 36, 46, 48, 50, 58.
GRIBEAUVAL (de), inspecteur général d'artillerie, 62, notice.
GROIGNARD, ingénieur, 15, note; 111.
GUÉRIN, officier de marine, 66.
GUÉRIN DE LÉPINAY, officier auxiliaire, 124.
GUERNAY (de), commandant de génie, 64.
GUICHEN (de), chef d'escadre, 14, 19, 26, 28, 30, 50, 66, 73, 74, 75, 76, 81, 90, 108, 109, 129.

H.

HARCOURT (maréchal Anne-Pierre d').
HARCOURT (François-Henri, duc d'), correspondance, *passim*.
HAYDER-ALI. V. HYDER-ALI.
HECTOR (d'), officier de marine, 3, 27.
HÉNIN (d'), 89.
HERVEY (lord), capitaine de vaisseau anglais, 127.
HILL, capitaine de pavillon anglais, 126.
HALLOWAY, idem, 127.
HOME, idem, 126.
HOOD (Samuel), vice-amiral anglais, 9, notice; 46, 52, 64, 78, 82, 86, 94, 104.
HOUDETOT (comtesse d'). 136, 137.

HOTHAM, capitaine de vaisseau anglais, 126.
HOWE, amiral, 109, 126, note; 127.
HOWORTH, capitaine de vaisseau anglais, 127.
HUGHES (Richard), amiral anglais, 127, 135.
HYDER-ALI, souverain de Mysore, 28, 72, note.

I.

INGLEFIELD, capitaine de vaisseau anglais, 94.

J.

JOBOURG (prieur de), 4.
JOBOURG (falaises de), 5, note.
JARNAC (comte de), 136, 137.
JEAN (de), officier d'infanterie, 106, note.
JERVIS, capitaine de vaisseau anglais, 126.
JOHNSTON, commodore anglais, 72, note.

K.

KALIS (de), 133.
KARVEL (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
KEPPEL, capitaine de vaisseau anglais, 127.
KÉRANGAL (de), capitaine de vaisseau, 112.
KERGARIOU (de), idem, 52.
KERLEREC, officier d'infanterie, 106, note.
KEROLAIN, garde de marine, 105, note.
KERSAINT (de), officier de marine, 15.
KNATCHBULL, capitaine de pavillon anglais, 95.
KNIGHT, idem, 94.
KNOX, général américain, 38.

L.

LACRETELLE (Louis de), 136, 137.
LAFAYETTE, 37, note; 40, 46, 61, 63, 71, 117, 133.
LA FONTAINE (Jean de), 31.
LA FORGERIE (de), officier d'infanterie, 105, note.
LALLY-TOLENDAL (comte de), 54, note,
LAMBALLE (princesse de), 123.
LAMBERT (marquis de), 133, 136, 137.
LANGERON (de), 27.
LANGON (chevalier de), capitaine de vaisseau, 112, 127.

La Rochefoucauld (duc de), 136, note; 137.
Laubépin (de), capitaine de vaisseau, 128.
Laulanie (de), enseigne, 105, note.
Laurens, colonel, 53.
Lauzun (Armand-Louis de Gontaut, duc de), 36, 38, 56, 57, 64, 67.
Le Blanc, garde-magasin d'artillerie, 114, 115,
Lefèvre (François), matelot, 114.
Lefèvre (Louis), pilote-lamaneur, 115.
Legagneur (Pierre), pilote-lamaneur, 114.
Legier, commandant d'artillerie, 55.
Le Livec, garde de marine, 106, note.
Lérondel (de), 108.
Létombe (de), consul à New-York, 150, 151.
Le Villain, officier de marine, 106, note,
Leweson-Gover, capitaine de vaisseau anglais, 127.
L'Hermite-Maillane, lieutenant de vaisseau, 105, note.
Liancourt (duc de), 136, 137.
Lincoln, général américain, 38, 39.
Linzee, capitaine de vaisseau anglais, 94.
Livarot (de), 82.
Livingston, gouverneur de New-Jersey, 140.
Loge (de la), lieutenant d'artillerie, 64.
Longford, capitaine de vaisseau anglais, 127.
Longueval, officier de marine, 21.
Louis XV, p. 91, note.
Luzigan (de), officier d'artillerie.

M.

Mackarti-Macteigne, capitaine de vaisseau, 93.
Magnimara, officier de marine, 14.
Maillé (de), 89.
Maillebois (de), lieutenant général, 131, notice.
Maire et échevins de Cherbourg, 113.
Maitz de Goimpy, capitaine de vaisseau, 93.
Mallet (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
Manners, capitaine de vaisseau anglais, 95.
Marck (de la), 60.
Marigny (chevalier de), capitaine de vaisseau, 82, 91, 94, 98, 101.
Marnières, enseigne, 105, note.
Martelly de Chautard, capitaine de vaisseau, 94.
Martin, officier de marine, 106, note.
Massaredo, major espagnol, 128.
Mauger (Louis), capitaine au long-cours, 115.

Maulevrier (comte de), correspondance, 119.
Médine (de), capitaine de vaisseau, 93, 105, note.
Mettrie (de la), lieutenant de vaisseau, correspondance, *passim*, 91, 105, note.
Milbanck, contre-amiral anglais.
Mithon de Senneville, capitaine de vaisseau, 28, 61, 93, 102.
Monsieur, comte de Provence, 98.
Montalembert (de), officier d'infanterie, 106, note.
Monteclerc (de), capitaine de vaisseau, 93.
Monteil (chevalier de), 17, 26.
Montel (de), officier suédois, 105.
Monteynard (de), 132.
Montezun (de), officier d'infanterie, 106, note.
Montperoux (de), capitaine de vaisseau, 94.
Moracin, officier de marine, 105, note.
Morcourt, capitaine d'artillerie, 64.
Morino, officier espagnol, 121.
Mortagny (de), enseigne, 105, note.
Mortemart (vicomte de), correspondance, *passim*, 10, 53, 54, 57, 99, 101, 104, 106, 109, 110, 131.
Mortemart (MM. de), 100.
Mothe-Piquet (de la), chef d'escadre, 14, 54, 61, 68, 76, 80, 112, 127, 130.
Moulins (Charles), pilote, 115.
Mourtray, capitaine de vaisseau anglais, 127.
Mouteil (de), officier d'infanterie, 106, note.
Mulgrave (lord), capitaine de vaisseau anglais, 126.

N.

Nassau (prince de), 120.
Neurisse, capitaine d'artillerie, 64.
Nieul (de), 127.
Nieulle (de), capitaine de vaisseau, 112.
Noailles (marquis de), ambassadeur à Vienne, 134.
Nord (comte et comtesse du Nord) (Paul III et sa femme), 89, 99, 111.

O.

Onslow, capitaine de vaisseau anglais, 127.
Orléans (duc d'), 90, 133.
Ormesson (d'), 106.
Orsin (d'), lieutenant de vaisseau, 105, note.
Orves (d'), 54.
Osornoy Funès, capitaine de vaisseau espagnol, 129.

P.

Parker (Hyde), commodore anglais, 25, 126.
Parry, capitaine de vaisseau anglais, 94.
Pavillon (du), major général des flottes, 94, note; 98, 101, 105.
Penny, capitaine de vaisseau anglais, 95.
Penthièvre (duc de), 133.
Pérouse (de la), 59, notice; 61.
Peynier (de), capitaine de vaisseau, 62.
Pezay (de), 90.
Philips, capitaine de vaisseau anglais, 127.
Plessis-Parscau (du), officier de marine, 17, 21, 56, 112, 127.
Polignac (duchesse de), 28.
Pontcharost (de), correspondance, *passim*, 25.
Portail (Charron du), officier de marine, 106, note.
Portal (du), commandant du génie.
Portzampac (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
Posada, chef d'escadre espagnol, 128.
Postel (Louis), maître de quai, 115.
Prescott, général américain, 82.

Q.

Quatromani (de), napolitain, enseigne de vaisseau, 105, note.
Quetteville (de), officier d'infanterie, 106, note.
Quinart, officier de marine, 106, note.

R.

Randon (lord), 56.
Rebender (baron de), suédois, lieutenant de vaisseau, 105, note.
Reeves, capitaine de vaisseau anglais, 126.
Renaud d'Aleins, capitaine de vaisseau anglais, 94.
Renneval (de), 122.
Renouard (de), officier d'infanterie, 106, note.
Retz (de), capitaine de vaisseau, 61.
Reynaud (chevalier de), 133.
Reynolds, capitaine de vaisseau anglais, 94.
Riom (Albouet de), p. 10.
Rions (Albert de), capitaine de vaisseau, 93.
Rivière (chevalier de), capitaine de vaisseau, 62, 127.
Rochambeau (de), lieutenant général, 22, 25, 36, 38, note; 53, 57, 58, 64, 67.
Rochechouart (vicomte de), capitaine de vaisseau, 30, 50, 55.

ROCHECHOUART (de), lieutenant général, 128.
RODNEY, amiral anglais, 7, 20, 26, 28, 76, 78, 79, 84, 85, 89, 90, 96, 98, 103, 109, 110.
ROGER, capitaine de vaisseau anglais, 127.
ROSEL DE BEAUMANOIR, lettre, 129.
ROSILLY, lieutenant de vaisseau, 105, note.
ROSLAND, officier de marine, 106, note.
ROURET (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
ROYRIE (de la), 53.
RUTLEGE, gouverneur de la Caroline, 140.
RUYTER, 25.

S.

SALVERTE (de), capitaine de vaisseau, 135.
SAINT-CÉSAIRE (de), idem, 94, 98, 101, 105.
SAINT-JEAN-DE-CRÈVECOEUR, consul à New-York, 136, 146, 152.
SAINT-REMY (de), commandant d'artillerie à Brest, correspondance, *passim*.
SAINT-RIVEUIL (de), capitaine de pavillon, 62.
SAINT-SIMON (marquis de), maréchal de camp, 16, 22, 40, 43, 46, 68, 77, 129.
SAINT-SIMON (de), officier d'infanterie, 106, note.
SAUMAREZ, capitaine de vaisseau anglais, 95.
SAVAGE, idem, 95.
SÉGUR (de), ministre de la guerre, 132, 133, 134.
SERVIGNY (de), capitaine de port, 87.
SERVIGNY (Jean-Charles Gascoing de) officier de marine, 114.
SERNEVILLE (de), capitaine de vaisseau, 112, V. MITHON.
SERMOND (de), 89.
SIMONTON, capitaine de vaisseau anglais, 126.
SOLANO, capitaine de vaisseau espagnol, 101.
SOLEIL, capitaine de la compagnie des Indes, 87.
SOULANGES, capitaine de vaisseau, 62, 112.
SOUTHERLAND, capitaine de vaisseau anglais, 94.
STAINVILLE (de), 132.
STEWART, capitaine de vaisseau anglais, 127.
SUFFREN (commandeur de), 3, 28, 51, 54, 60, 72, notice; 98, 130, 135.

T.

TALLOUGE (de), lieutenant de vaisseau, 105.
TANNEGUY, officier d'infanterie, 106, note.
TARGET, 138, 137.
THOMPSON (Samuel), capitaine de vaisseau anglais, 95.
THY (de), capitaine de vaisseau, 94, 105, note.
TILLAYE (de la), capitaine de vaisseau, 112.

TILLY (Le Gardeur de), capitaine de vaisseau, 93.
TOLL, officier suédois, 105, note.
TOUCHE-TRÉVILLE (de la), chef d'escadre, 15, 83, 105, note; 108, 116, 117, 118, 124, 125, note.
TROURONT (de), officier d'infanterie, 106, note.
TREDERN DE LEZEREC, lieutenant de vaisseau, 105, note.
TROGOFF, officier d'infanterie, 105, note.
TROGOFF, lieutenant de vaisseau, 105, note.
TROMP, 25.
TRUSCOTT, capitaine de vaisseau anglais, 95.

U.

ULLOA (Don), 19.

V.

VALFORT (de), lieutenant-colonel, 133.
VALOGNE (de), 125.
VAUDREUIL (de), chef d'escadron, 2, 60, 61, 72, 74, 79, 85, 89, 93, 96, 100, 105, 108, 104, 110, 116, 123, 134.
VAUGIRAUD, major de la marine, 93.
VAUGUYON (de la), 25.
VERDUN (marquis de), capitaine de vaisseau, 128.
VERGENNES de), 25, 122.
VICOMTAL (de la), capitaine de vaisseau, 102, note.
VICOMTÉ (de la), capitaine de vaisseau, 105.
VIEUXBOURG (de), lieutenant de vaisseau, 105, note.
VILLAGES (de), capitaine de vaisseau, 15, 94.
VILLÉ (de), officier d'infanterie, 106, note.
VILLENEUVE FLOYOSC, lieutenant de vaisseau, 105, note.
VILLÉON (de la), capitaine de pavillon, 93.
VILLIAMS, capitaine de vaisseau, 95.
VIOMESNIL (de), 40, 41, 42, 63, 67, 116.
VINTIMILLE (chevalier de), 26.
VISDELOU DE LISCOUET, enseigne, 105, note.
VIVIEN, élu de Bourgogne, 134.

W.

WALLACE, capitaine de vaisseau anglais, 94.
WASHINGTON, 36, note; 37, 53, 57, 69, lettre; 138, 139, 141, 150.
WILKINSON, capitaine de vaisseau anglais, 94.

Z.

ZOUTMAN, amiral hollandais, 25, note.

DEUXIÈME TABLE ALPHABÉTIQUE

NOMS DES PERSONNES MENTIONNÉES DANS LA DEUXIÈME PARTIE DU TROISIÈME VOLUME.

(LA DIGUE ET LE PORT MILITAIRE DE CHERBOURG.)

A.

ACADÉMIE DE CAEN, 257.
ACADÉMIE DE CHERBOURG, 256.
AGUESSEAU (d'), major des gardes du corps, 317.
ARBUTHNOT, amiral anglais, 192.
ARCAMBOLS (Mlle Aglaé d'), mariée en premières noces à M. le chevalier de Fleurieu, en deuxièmes noces à M. Eusèbe Salverte, 400, note.
ARTOIS (comte d'), 167.
AVARAY (marquis d'), 279.

B.

BAVRE (chevalier de), officier de marine, 266, 267, 268, 273, 346, 354.
BARAZER, officier au corps royal du génie, 479.
BARRIÈRE (de la) 223, 224.
BARRY (la comtesse du), 164, note.
BAUDE (J.-J.), 158, note; 162, note; 163, note; 173, note.
BAYONNE (l'abbé), 213, 214.
BAZET (de), officier d'artillerie, 319.
BÉLIDOR (Bernard Forest de), général français, 344, note; 347, 349, 356.
BEAUCLER, officier au corps royal du génie, 479.
BEAUSSET (chevalier de), 298.
BEAUTEMPS-BEAUPRÉ, ingénieur hydrographe, 160, note; 163, note.
BEUVRON (marquis, puis duc de), frère du duc d'Harcourt et commandant en second dans la Normandie, 187, 189, 223, 225, 279, 324, note; 386, note; 408, 411, 413, 437, 448, correspondance, *passim*.

BLANGY (comte de), commandant de la Moyenne-Normandie, 216, 217.
BLANQUE, lieutenant de vaisseau, 410.
BLIGH, amiral anglais, 179.
BONNET DE DEMOUVILLE, officier au corps royal du génie, 166.
BONNIN (Joseph), ingénieur des ponts-et-chaussées, 178, note.
BORDA (Jean-Charles, chevalier de), célèbre mathématicien, 265, notice; 266, 272, 298, note; 399, 443, 447, 477.
BOULABERT (André), adjudicataire de la fourniture des pierres nécessaires à l'exhaussement de la digue, 475, 478, 479, 489.
BOULANGER (les), ouvriers tailleurs de pierres, 423.
BOURBON (duc de), 162, 266, lettre, 231.
BOUTIN, 411.
BRETONNIÈRE (vicomte, puis comte de la), capitaine de vaisseau, commandant de la marine à Cherbourg, 153, 154, 157, 158, 160, 161, 162, note; 163, 166, 170, 171, 172, 173, 174, 209, 212, 216, 219, 221, 229, 265, 266, 273, 275, 276, 297, 298, note; 346, 354, 402, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 442, 451, 474, 476, 477, 478, 480, lettres et rapports, *passim*.
BREUIL (du), 276.
BRICQUEVILLE (Mme de), 225, 226.
BRIENNE (comte de), 298, 339, 478.
BRIGE (de), 315.
BROGLIE (maréchal de), 190, 259, 372.
BUAT (du), officier au corps royal du génie, 479.

C.

CACHIN (baron), ingénieur des ponts-et-chaussées, 161, note; 173, 174, 175, NOTICE; 478.
CAFFARELLI DU FALGA, officier au corps royal du génie, 479.
CAILLET, officier d'artillerie, 321, 322.
CARBONNIER (de), ingénieur des ponts-et-chaussées, 313, 314, 316, 411
CARTERET, amiral anglais, 206.
CASTRIES (maréchal de), ministre de la marine, correspondance, *passim*; 162, 164, 207, 208, 212, 221, 228, 248, 249, 252, 254, 255, 258, 263, 264, 265, 269, 272, 274, 277, 278, 280, 282, 283, 286, 292, 296, 299, note; 317, 386, note; 399, 405, 406, 407, 474.
CATOIRE, officier au corps royal du génie, 479.
CAUX (de), commandant du génie, directeur des fortifications de Cherbourg, correspondance, *passim*; 162, 163, 168, 187, notice; 189, 190, 198, 206, 228, 231, 232, 233, 237, 242, 243, 244, 245, 258, 263, 264, 302, 319, 344, 349, 351, 356, 357, 358, 367, 421.
CESSART (de), ingénieur en chef de la généralité de Rouen, inventeur des cônes coniques employés pour la digue de Cherbourg, 164, 165, 167, note; 170, 171, 172, 265, 266, 268, 270, 273, 284, 285, 286, 287,

290, 295, 296, 297, 300, 306, 307, 313, 314, 316, 400, 408, 409, 410, 412, 427, 430, 431, 432, 442, 451, note; 474, 475, 476, 477, lettres et rapports, *passim*.
Clémencet, officier au corps royal du génie, 479.
Clérisse, concierge du château d'Harcourt, 310.
Chaulin (de), officier d'artillerie, 193.
Chavagnac (comte de), capitaine de vaisseau, major de la marine, 178, note; 319, 476, 477.
Chésy (de), ingénieur, 412, 413.
Choiseul (duc de), 205, 211.
Coigny (duc de), gouverneur de Caen, 168.
Coigny (duc de), premier écuyer de Louis XVI, 317, 318.
Colbert, 155.
Coligny (de), lieutenant de vaisseau, 411.
Condé (prince de), lettres, 162, 217, 218, note; 219, 221, 224, note; 225, 231.
Cottes (de), 189.
Crublier d'Opterre, officier de génie, 173.
Curt, député de la Guadeloupe, 161, note.

D.

Delambre, astronome, 265, note.
Delille, poëte, 324, note.
Denis, constructeur à Dunkerque, 270, 271.
Deschamps, entrepreneur des fortifications, 185, 250.
Deschampsneufs, officier de génie, 479.
Deslondes, 232, 234, 250, 251, 421, 422.
Deshayes des Vallons, commissaire des classes à Cherbourg, ordonnateur des travaux de la marine, 254, 255, 296, note; 297, 298, note; 412, 416, 475, 477, 490.
Dezerseuil, officier de génie, 173.
Dubois, inspecteur des ponts et chaussées, 189, 228, 251, 252, 255, 257, 266.
Dubois d'Arnouville, 164, note.
Duclos, lieutenant de vaisseau, 273.
Dufresne, intendant général de la marine, 277.
Duham, officier d'artillerie, 185.
Dumouriez, colonel, puis brigadier, commandant de Cherbourg, lettres, *passim*; 153, 156, note; 158, 159, 160, note; 161, 163, 164, 171, note; 186, 187, 197, 199, note; 202, 205, note; 212, 213, 222, 223, 232, 247, 256, 262, 263, 264, 266, 271, 298, note; 321, 351, 358, 411, 432.
Du Quesne (marquis), lieutenant de vaisseau, 409, 411.

E.

Edom, recteur honoraire au Mans, 165, note.
Egmont (comte d'), 265, 278, 411.

Escajeuls (Mme), 225.
Esmangard, intendant de la généralité de Caen, 183, 202, 213, 251, 350.
Espinasse (de l'), officier de génie, 479.
Estang (de l'), 421.
Eyriez, officier de marine, 173.

F.

Farelly (Mlle) (et non Fanelly comme on l'a écrit dans le texte), 411.
Ferdinand (le prince de), 372.
Fergeau, ingénieur des ponts et chaussées, 298, note; 409, 413, 477.
Feuardent, capitaine des garde-côtes, 273, 274.
Fleurieu (Charles Cleret, chevalier de), directeur général des ports et arsenaux de la marine, 399; notice, 443, 447.
Fleury (Joly de), ministre des finances en 1781, 254.
Fleury (Mme), mère du prieur de Jobourg, 273, 274.
Folligny (comte de), commandant de garde-marines, 275.
Fontette (de), lettre, 280.
Fouques-Duparc (et non Fouquet comme le porte le texte), 175, 176, 177.
Fourcroy de Ramecourt, ingénieur, 189, notice; 190, 212, 213, 228, 252, 253, 261, 269, 298, 390, 478.
Fourcroy (comte de), chimiste, 190; note.
Fuentès (comtesse de), 411.

G.

Gastine (de la), officier de génie, 479.
Gaule (de), ingénieur au Havre, 261.
Gauvin, officier de marine, 321.
Géligny, sous-inspecteur, 409.
Grasse (comte de), 240.
Griot, maître d'équipage, 285.
Grognard ou plutôt Groignard, ingénieur constructeur, 190, 212, 221, 253, 277, 298, note; 301, notice; 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 369, 374, 386, note; 390.
Guilbert (Aristide), éditeur de l'*Histoire des Villes de France*, 165; note.

H.

Harcourt (Anne-Pierre, maréchal duc d'), 181, 182, 344, 351.
Harcourt (François-Henri, duc d'), fils du maréchal, lieutenant-général, puis gouverneur de Normandie, membre de l'Académie française, gouverneur du dauphin, fils de Louis XVI, directeur général des travaux de Cherbourg. Lettres et rapports, *passim*; 153, 159, 162, 163, note; 167, 186, 195, 203, 232, 247, 270, 312, 324, note; 350, 356, 358, 417, 422, 423, 426, 427, 428, 476, 477.

HARCOURT (Françoise-Catherine-Scholastique d'Aubusson, duchesse d'), femme du précédent, 168, 220, 223, 224, 226.

HARCOURT, duc de Beuvron, frère de François-Henri d'Harcourt. V. BEUVRON.

HARCOURT (Marie-François, comte d'), fils du duc de Beuvron, père de M. François-Eugène-Gabriel duc d'Harcourt actuel, 409, 411, NOTICE.

HARCOURT-D'OLONDE (Charles-Louis-Hector, marquis d'), époux d'Anne-Marie-Louise, sa cousine, fille du duc de Beuvron, 305, NOTICE ; 396.

HARCOURT-D'OLONDE (Georges-Trévor-Douglas, marquis d'), petit-fils du précédent et époux de Jeanne-Paule de Beaupoil de Saint-Aulaire, 306, 307 ; note.

HAVIER, officier de génie, 479.

HENNEZEL (d'), officier d'artillerie à Granville, 203.

HÉRICY (marquis d'), maréchal de camp, commandant de Valognes, lettres, *passim* ; 184, 185, 186, 191, 206, 207, 208, 225, 228.

HUBERT, inspecteur des ponts et chaussées, 268, 277, 298, note ; 313, 314, 315, 410, 411, 412, 413, 414, 431, 476, 477.

J.

JAUCOURT (marquis de), 205.

JOBOURG (prieur de), 199 (par erreur 919) ; note.

L.

LAIR (Pierre-Aimé), 179, note.

LA LUZERNE (César-Henri, comte de), 208, 298, note ; 338, 339, 478.

LAMBERT (marquis de), 213.

LAMBERT DE PAIMPEL, ingénieur des ponts-et-chaussées, 163, 386, note.

LAMBLARDIE (de), ingénieur, 173, 178.

LA ROCHE (de), inspecteur des ponts-et-chaussées, 409, 413.

LAZOUSKY, sous-ingénieur, 409, 413.

LAUNAY (de), intendant de Caen, 298, note, 478.

LECLERC, directeur des aides, à Cherbourg, 427, 428.

LEFEBVRE, ingénieur en chef de la généralité de Caen, 158, 189, 190, 298, 341, 344, 345, 346, 349, 477.

LEGAGNEUX, pilote, 173.

LÉGIER, commandant du génie, employé aux fortifications du Havre, 257, 261.

LENOIR DE LONCHAL, officier au corps royal du génie, 479.

LE PESQUEUX, pilote, 173.

LÉTANG (de), 250.

LE TOURNEUR, officier de marine, 173, 479.

LE TOURNEUR, député de la Manche, 161.

LINDET, ingénieur des travaux de la marine, 388.

LIONNE (de), 155.
LOUIS XIV, 156.
LOUIS XVI, 153, 154, 159, 162, 164, 167, note; 168, 169, 172, 179, 180, 294, 299, note.
LOUIS (Joseph-Xavier-François), dauphin, fils aîné de Louis XVI, 324, note.
LOUIS (Charles), duc de Normandie, dauphin, second fils de Louis XVI, 324, note.
LONGECOURT (de), commissaire des guerres à Cherbourg, 231, 232, 233, 237, 242, 243, 244, 250.

M.

MARIE-LOUISE d'Autriche, femme de Napoléon Ier, 179, note.
MARTIN, élève ingénieur, 409.
MATHAN (Mme de), 225.
MAUGRAS, capitaine de chaland, 246.
MAUREPAS (comte de), 190, 220, 224, 369.
MAYER (Tobie), astronome anglais, 265, note.
MÉCHAIN, astronome, 157; note, 265.
MÉNANT (Joachim), juge au Tribunal de Lisieux, 155, note.
MESNIL-DURAND (baron de), lettre 238, 259.
MÉTEZEAU (Clément), constructeur de la digue de la Rochelle, 178, note.
METTRIE (de la), officier de marine, 201.
MEUSNIER, lieutenant-colonel au corps-royal du génie, 298, note; lettres *passim*, 320, NOTICE; 452, 475, 479, 480.
MIGNERON, inventeur d'un procédé pour courber et durcir les bois, 474, 475.
MILLIÈRE (de la), intendant général des ponts-et-chaussées, 252, 258, 261, 263, 264, 272, 278, 291, 400, 429, 434, lettres et rapports, *passim*.
MISTRAL, commissaire ordonnateur au Havre, 257, 489.
MONTBAREY (prince de), 160, note; 189, 190, 192, 197, lettre; 200, 205, 212, 254.
MONTCRIFF (de), 254.
MURET, écrivain français, 218, note.

N.

NOEL, conducteur des ponts-et-chaussées, lettres, 266, note.
NOEL, président de la Société académique de Cherbourg, 162.
NAPOLÉON Ier, 174.
NAPOLÉON III, 179.
NECKER, 211.
NIEUL (marquis de), 298, note.

O.

OBENHEIM, officier de génie, 479.
OBET, officier de marine, 159, 314, 316, 413.

OISY (chevalier d'), capitaine de vaisseau, 150.
OLLIVIER DE LA PREVALAYE, 298.
ORVILLIERS (le comte d'), amiral, 191, 193, 195, 468.

P.

PAGUOS (de), capitaine au régiment de la Reine, 262.
PERRONNET (de), ingénieur des ponts et chaussées, 189, 358, 374.
PERROT, secrétaire du duc de Beuvron, 310, note; lettres, *passim*.
PIGACIÈRE (Mme de la), 225.
PIMBERT, fournisseur de boulons et de fers travaillés pour les caisses coniques, 476.
PITROU, ingénieur des ponts et chaussées, 298, note; 476, 477.
POIX (prince de), capitaine des gardes de Louis XVI, 317, 318.
PONTCHAROST (de), lettre, 279.

R.

REIBELL, ingénieur en chef à Cherbourg, 177.
RICHELIEU (cardinal de), 178, note; 404, note.
RIONS (Albert de), capitaine de vaisseau, 169.
ROLLAND, 261.
ROUSET, régisseur, 250.
ROSIÈRE (de la), maréchal-des-logis de l'armée de Bretagne, 159.
ROURE (Louise-Charlotte-Victorine du), femme de Louis Beaupoil de Saint-Aulaire, 306, note.

S.

SAINT-AULAIRE (Louis Beaupoil de Saint-Aulaire), 306, note.
SAINT-AULAIRE (Jeanne-Paule Beaupoil de), fille du précédent, femme de Georges-Trévor Douglas marquis d'Harcourt d'Olonde, 306, note.
SAINT-FERRÉOL, officier d'artillerie, 319, 321, 322.
SAINT-GERMAIN (comte de), ministre de la guerre, 158, note.
SAINT-JULIEN, officier d'artillerie à Caen, 188.
SAINT-LOUET (Mme de), 225.
SAINT-PAUL (de), directeur au corps royal d'artillerie, 475.
SARTINE (de), ministre de la marine, 158, 189, 192, 196, 204, 208, 350, 376.
SÉGUR (Philippe-Henri, marquis, maréchal et ministre de la guerre), 210, 213, 219, 220, 228, 231, 236, 238, 246, 274, 275, 281, 302, 317, 344, note.
SÉGUR (Louis-Philippe de), fils du maréchal, 210, note.
SÉGUR (Philippe, comte de), fils du précédent, 210, note.
SUFFREN (bailli de), 298, note; 386, note; 478.

T.

TAVANNES (vicomte de), colonel du régiment de la Reine, 262, lettre ; 276.
TELLIER (Jean), fournisseur de fers et de boulons, 476.
THIEULIN (de), brigadier, directeur d'artillerie à Caen, 185
TILLIÈRES (François-Tanneguy Leveneur de), 411.
TILLIÈRES (Madeleine Leveneur de), fille du précédent et d'Aymardine-Marie-Antoinette de Nicolaï, femme de Marie-François d'Harcourt, 411, note.
TOCQUEVILLE (Alexis, comte de), 162, note ; 165.
TRUDAINE (de), intendant des finances et directeur général des ponts et chaussées, 156, 358, 360.

V.

VARRAGE (de), officier de marine, 266, 293, 413.
VAUBAN, 153 ; note, 155 ; note, 156, 157, 158, 380.
VENDEUVRE (comte de), maire de Caen, 168.
VERGENNES (comte de), ministre, président du Conseil des finances, 189 : NOTICE, 235, 254, 263, 317.
VERGUES (de), officier au corps royal du génie, 479.
VICAT, ingénieur des ponts et chaussées, 176.
VILLEDEUIL (de), intendant de la généralité de Rouen, 316.
VILLEPATOUR (de), commandant d'artillerie, 193.
VILLEQUIER (duc de), premier gentilhomme de la Chambre, 317, 318.
VIOLLET, ingénieur en chef de la généralité de Caen, 345.
VOGLIE (de), ingénieur en chef, 164 ; note.

W.

WREN (Christophe), architecte de Saint-Paul, 173, note.

EXPLICATION DES PLANCHES.

La première représente une des caisses coniques de M. de Cessart; c'est celle qui a été remorquée à mille huit cents toises au large et coulée à la mer en présence du comte d'Artois, au mois de mai 1786.

DIMENSIONS ET POIDS DE LA CAISSE.

Elle avait, comme les précédentes, cent quarante deux pieds de diamètre à la base, soixante au cercle supérieur et soixante de hauteur.

Son poids en charpente et en fer était de....	1,623,000 liv.
Celui des soixante-huit tonnes du dehors et du dedans, destinées à la faire flotter, de.......	336,000
Le poids des cordages, palans, ceintures et autres équipages pour le gréement des tonnes, de...	41,855
Poids total du système flottant.......	2,000,855 liv.

CALCUL DE LA FLOTTAISON.

Cette masse de deux millions huit cent cinquante-cinq livres exigeait, pour être mise en équilibre avec le fluide, un déplacement d'eau de vingt-sept mille huit cent dix-huit pieds cubes.

Le vide des tonnes, en les supposant submergées, et celui de la partie de la caisse plongée dans l'eau produisaient ensemble un déplacement de trente mille quatre cents pieds cubes d'eau de mer, estimés soixante-treize livres chacun et en total deux millions deux cent dix-neuf mille livres; conséquemment, un excé-

dant de force au système flottant de deux cent dix-huit mille cent quarante-cinq livres pour faire face aux événements qui auraient pu survenir de la part des tonnes et des câbles.

FORCE DES CABLES.

Quant à la force des câbles, les expériences avaient prouvé qu'enroulés sur leur longueur de quatre brasses, ils pourraient résister chacun à un effort de cinquante mille milliers avant de rompre. Les soixante-huit câbles réunis avaient donc une force de trois millions quatre cent mille livres, et comme le système flottant n'était que de deux millions huit cent cinquante-cinq livres, il en résulte que la force excédante des câbles était de un million trois cent quatre-vingt-dix mille cent quarante-cinq livres.

REMORQUE.

Quarante-deux hommes appliqués au cabestan inventé par M. Deshayes des Vallons suffirent pour remorquer la caisse en cinq heures par un beau temps en parcourant au moins deux mille toises de distance.

IMMERSION.

L'immersion se fit en trente-six minutes; toutes les tonnes détachées et retirées, la caisse se plongea de trente-six pieds pour toucher le fond de la mer; la mer montant de dix-huit pieds, la caisse se trouva alors immergée de cinquante-quatre pieds et le dessus excéda encore de six pieds le niveau de l'eau.

REMPLISSAGE EN PIERRE.

Immédiatement après l'échouage, on enveloppa toute la circonférence extérieure de la caisse avec trente toises cubes de

pierre formant un poids de un million vingt-six mille livres pour la fixer sur le fond et empêcher la mer montante de la déplacer.

Le remplissage de la caisse se faisait par trente sabords ouverts à différentes hauteurs de mer pour favoriser l'accès des navires dans toute la circonférence.

POIDS DU CONE REMPLI DE PIERRE.

La quantité de pierre que la caisse pouvait contenir jusqu'à son sommet, toisée géométriquement, était de deux mille trois cent quarante toises cubes; mais à cause du tassement du terrain on ajoutait trois cent quatre-vingt-dix toises cubes de plus, ce qui donnait un total de deux mille sept cent trente toises cubes.

Le poids de la toise de pierre supposée comme formant un cube parfait serait de quarante et un mille quarante livres; mais en déduisant un sixième pour les vides, chaque toise n'était estimée que trente-quatre mille deux cents livres et les deux mille sept cent trente toises faisaient une masse de.. 93,366,000 liv.

En y ajoutant les trente toises pour fixer la caisse sur ce fond.. 1,026,000

Plus le fond de la caisse......................... 1,623,000

On aura................ 96,015,000 liv.

Le massif de chaque cône était donc d'environ quatre-vingt-seize millions quinze mille livres.

La seconde planche représente le plan de conduite suivi pour transporter une des caisses coniques du chantier de Chantereine, au point où elle devait s'aligner sur les cônes déjà placés.

On a figuré entre les cônes les massifs de pierres qui durent être jetés dans les intervalles de chacun d'eux, lorsque l'on se décida par raison d'économie à les couler à des distances plus

ou moins grandes les uns des autres, au lieu de les immerger comme l'avait proposé d'abord M. de Cessart en faisant toucher leurs bases.

La troisième planche montre la position de la digue par rapport à la rade et aux différents forts destinés à défendre les passes.

Fondée à cinquante pieds de profondeur au-dessous du niveau des plus hautes eaux, elle forme un massif de trois millions cent trente-six mille mètres cubes, soit quatre cent vingt et un mille mètres cubes de plus que la grande pyramide d'Egypte.

Sa longueur totale est de trois mille cent soixante-douze mètres.

Elle se divise en deux branches, formant un angle obtus de 170°, dont le sommet est au nord.

Elle a de cent trente à cent quarante mètres de largeur à sa base, et vingt-neuf à trente mètres de hauteur. Son parapet a dix mètres quatre-vingt-dix centimètres.

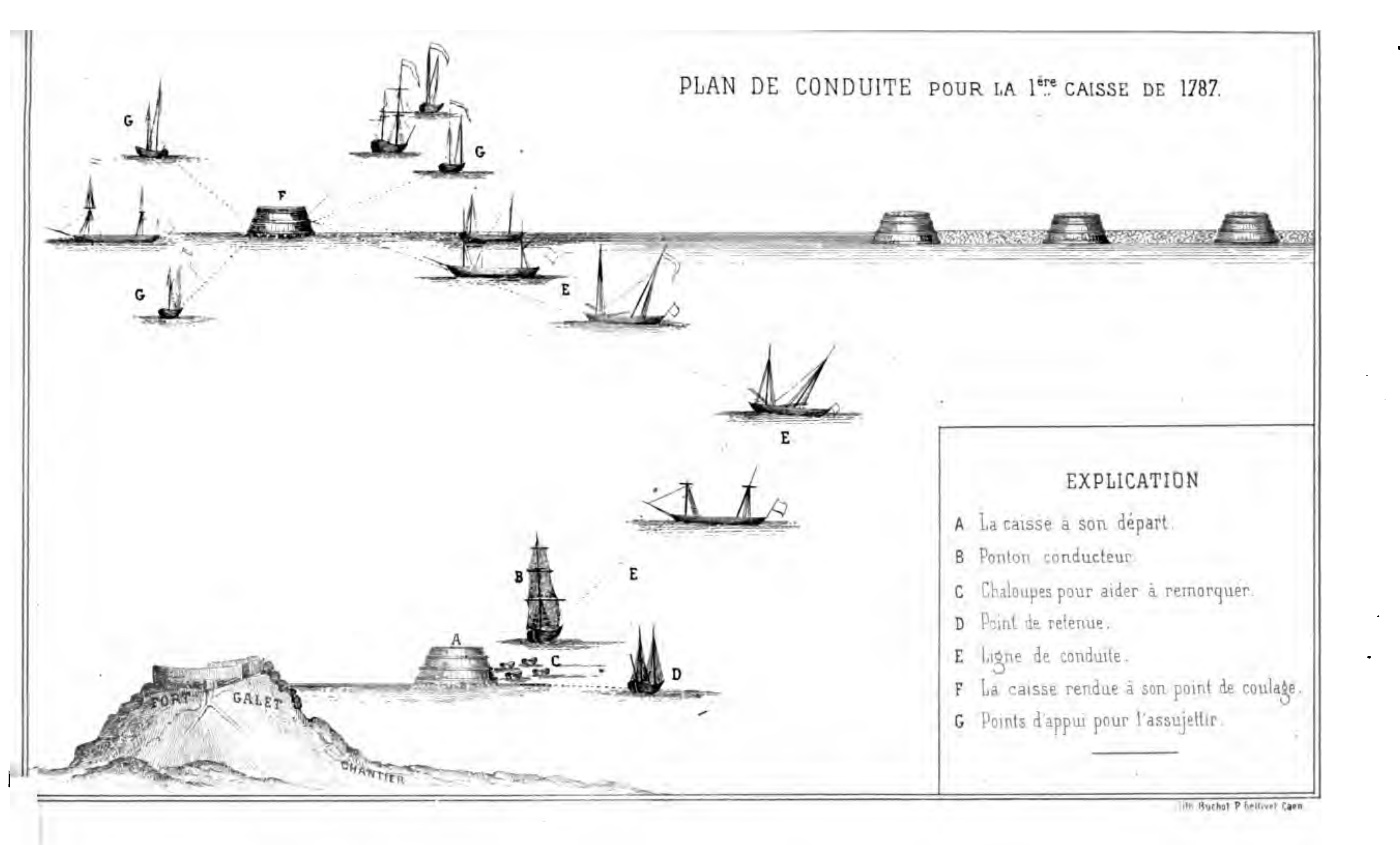
MM. les ingénieurs Bonnin et Reibell estiment qu'elle a coûté 66,862,272 fr. (1).

(1) Voir page 180 le compte de toutes les dépenses faites pour la digue et le port.

CAEN. — TYP. GOUSSIAUME DE LAPORTE.

CÔNE COULÉ EN 1786 EN PRÉSENCE DU COMTE D'ARTOIS.

lith. Buchot. P. Bellivet. Caen.


PLAN DE CONDUITE POUR LA 1ère CAISSE DE 1787.
G
G
F
G
E
E
E
B
A
C
D
FORT
GALET
CHANTIER
EXPLICATION
A La caisse à son départ.
B Ponton conducteur.
C Chaloupes pour aider à remorquer.
D Point de retenue.
E Ligne de conduite.
F La caisse rendue à son point de coulage.
G Points d'appui pour l'assujettir.
Lith. Buchot P Bellivet Caen

VUE DE LA DIGUE, DE LA RADE ET DU PORT DE CHERBOURG, EN 1864.

Pl. III.

Fort du Musoir Ouest.
Branche de l'Ouest
Fort central
DIGUE
Branche de l'Est
Port du Musoir Est.
Passe de l'Ouest
Passe de l'Est.
ILE PELÉE
Fort de l'Ile.
Fort de Querqueville.
Roche Chavagnac.
RADE
BAIE DE St ANNE
Roche Lenarde.
Fort du Hommet
PETITE RADE
Rochers des Flamands
Fort des Flamands
Bie des Couplets
Rte des Couplets.
Chantereyne
Chenal
Jetée Est
Rte de Tourlaville
VILLE DE CHERBOURG
Rte du Tot
Rte des Fourches.
Rte d'Octeville.
Fort du Roule.

lith. Buchot. P. Bellivet. Caen.

Réduit par M. LABBÉ, Conducteur des Ponts et Chaussées.

LE GOUVERNEMENT DE NORMANDIE.

Cette collection de documents tirés des archives du château d'Harcourt, est divisée en six parties.

La première partie, comprenant la Guerre et la Marine, est terminée. Elle forme trois volumes embrassant les matières suivantes:

Ier VOLUME.

I. Organisation des milices garde-côtes préposées a la défense de la Normandie.

II. Descente des Anglais a Cherbourg, en 1758.

III. Bombardement du Havre, en 1759.

IV. Projet d'une descente en Angleterre, en 1779.

IIe VOLUME.

I. Suite du projet de descente en Angleterre.

II. Entreprises contre les îles de Jersey et de Guernesey.—Tentative du prince de Nassau. — Expédition de Rullecourt. — L'Archipel des îles Chausey.—Correspondance au sujet de la guerre d'Amérique.

IIIe VOLUME.

I. Suite de la Correspondance au sujet de la guerre d'Amérique.

II. Correspondance et Mémoires concernant la construction de la digue et du port de Cherbourg, de 1783 a 1790, avec trois planches relatives a ces travaux.

Le prix de chaque volume est de **10** fr. pour les souscripteurs.

Il n'existe qu'un petit nombre d'exemplaires des trois volumes de la première série.

La seconde série, *dont le premier volume paraîtra au mois de décembre prochain*, embrassera les Correspondances et les Mémoires relatifs à la convocation de l'Assemblée de notables et des États-Généraux. — Elle se composera aussi de trois volumes, dont le premier contiendra les documents concernant la Cour, la Noblesse et les Parlements.

On peut souscrire dès à présent pour cette deuxième série, chez M. Goussiaume de Laporte, rue au Canu, 5, à Caen.

